IL VOCINO
QUELLI DI PAORA
EDIZIONI ARMALI

VITAM LAMPADA TRADVNT

VITAM LAMPADA TRADVNT

QUELLI DI PRORA

MICHELE VOCINO

Quelli di prora

MILANO
CASA EDITRICE GIACOMO AGNELLI
MCMXXXI

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA
alla
CASA EDITRICE GIACOMO AGNELLI

I diritti di riproduzione e traduzione, totale e parziale, sono riservati per tutti i paesi, compresi la Svezia, la Norvegia, l'Olanda e l'U.R.R.S.S.

Copyright by Michele Vocino, 1931

Tutti gli esemplari della presente edizione devono portare il timbro della « Società Italiana Autori ed Editori »

(PRINTED IN ITALY)

Stabilimento Tipografico Antonio Cordani S. A. - Milano - Febbraio 1931 - IX

Ai miei amici di plancia del piroscafo « Giulio Cesare » ricordando le notti vegliate con loro in Atlantico.

I marinai mercantili — quelli di prora — non sono conosciuti abbastanza, o, quanto meno, sono visti in una luce irreale. La nostra letteratura marinara e pseudomarinara, per altro scarsissima, o si limita alla marina da guerra o s'ostina a descrivere il vecchio marinaio di maniera, da novella o da romanzo, protagonista d'avventure impossibili, orpellato d'una poesia che non gli appartiene, dosato secondo una consueta ricetta; letteratura qualche volta divertente, ma quasi sempre lontana dalla realtà.

Per quelli di prora, anche a bordo dei transatlantici — dove essi sono in minoranza, ormai sopraffatti dalla gente di camera che non è gente di mare — la vita, anzichè in romantiche vicende da marina da diporto o da leggenda, scorre semplicemente tra la fatica e la noia: rude fatica e noia taciturna.

Tutta la poesia, per chi sappia intenderla, e bisogna intenderla da vicino, sta in quella fatica e in quella noia, e nella loro anima. Gente di cuore aperto, d'ingenuità quasi infantile, di fegato saldo, buona senza secondi fini, coraggiosa senza ostentazioni, che non si turba innanzi a qualsiasi pericolo anche mortale ma che si commuove innanzi ad un modesto ricordo nostalgico. Quanti occhi di marinai io ho visto diventar lucidi sul carabottino di prora o sulla plancia, in oceano, ad una frase appena toccante, ad una rievocazione appena sentimentale....

In questo libro ho voluto mostrare questa gente com'è, come si è comportata esattamente in circostanze difficili di navigazione o di guerra, a bordo di velieri o di piroscafi, nella loro vita reale, fuori d'ogni fantasia romanzesca e senza lenocini d'immagini e di frasi. Per questo anche la narrazione ho voluto scarnita, non letteraria, di fatti e non di parole: fatti che son tutti storicamente veri, precisi nei nomi nelle date e nelle circostanze, desunti in gran parte da documenti ufficiali e solo qualcuno da altri libri, specialmente da quelli del Morchio e del Groppallo,

che del resto hanno tratto essi pure gli elementi da relazioni autentiche o dai racconti dei protagonisti.

I marinai vi si ritroveranno; gli altri lettori forse finiranno con l'apprezzare ed amare un po' più la gente di mare per una più esatta conoscenza dei rischi, della fatiche, dell'abnegazione, della generosità che fanno d'ogni tolda di nave un altare.

Roma, Natale del 1930.

MICHELE VOCINO

FRATERNITÀ MARINARA

In Atlantico, presso le Azzorre: mare grosso da ponente libeccio e da ponente maestro; e tutt'intorno, in alto e all'orizzonte, nuvole e nebbia.

Annottava. Il *Nauta*, un brigantino genovese che veniva dal Plata per Falmouth, navigava in poppa con una mano di terzaroli alle gabbie, gran velaccio e solo trinchetto, quando paurosamente apparve innanzi agli occhi aguzzi della vedetta, nella incertezza del crepuscolo nebbioso, come in un sogno d'angoscia la sagoma d'un bastimento quasi disalberato e in parte sommerso, con avanzi di vele che penzolavano dal pennone di maestra aumentando il senso tragico della visione, mentre tutto il resto mancava: mancavano gli alberi di trinchetto e di gabbia, l'alberotto di mezzana, il bompresso.

Pareva un rottame abbandonato.

Ma quando il *Nauta* s'accostò, ancora più tragico apparve il quadro agli occhi di tutto l'equipaggio: un pugno d'uomini, ombre di uomini, si ergeva sul castello di prua. Fantasmi parevano; non chiedevano aiuto; inebetiti, esausti, ormai stretti dall'artiglio della Morte al quale credevano di non più sottrarsi, essi agitavano muti, con gli ultimi guizzi della forza nella disperazione, le mani in alto.

Senza un momento d'incertezza il comandante del *Nauta*, capitan Chichizzola di Quinto al Mare, ed i suoi uomini s'affrettarono ad ammainare una lancia; ma la furia del mare non lo consentì. Ed era già notte.

* * *

Tutta la notte il *Nauta* rimase cappeggiando in vista dei naufraghi. Poi, come le prime luci dell'alba lo permisero, tentò la manovra audace.

Chiuse le gabbie volanti, manovrando a fatica con mare grosso e vento fresco a ponente libeccio, s'accostò al rottame con le mure di sinistra, gli passò sottovento, e si mise in panna.

I naufraghi restavano lì, impietriti, incapaci di nulla tentare...

L'equipaggio soccorritore cercava tuttavia di animarli con la voce. Li incitava all'ultima possibilità di salvezza, gittava loro salvagente e gavitelli.

L'ultimo disperato attaccamento alla vita li sospinse.

Il *Nauta* ritentò la manovra.

I naufraghi parvero destarsi dal loro orribile sogno.

Uno si gettò in mare; poi un altro; cinque; agguantarono le cime; raggiunsero il bordo, salvi!

* * *

Ma il mare riallontanò il *Nauta*.

Ed occorse un'assai difficile manovra, e assai più pericolosa, per riavvicinarsi. Per la terza volta, con un'audacissima bordata, s'accostò a mezzo scafo tanto che le sagole lanciate da bordo avrebbero raggiunto la coperta sommersa se la furia del vento e del mare non le avesse a dispetto tenute lontane.

Il *Nauta* non ne poteva più. Spiegato il trinchetto nella bordata a levante, chiusolo nella bordata a ponente, con la coperta spesso invasa

dalle ondate enormi, diede ancora a levante la bordata con le mure di dritta, accostò con le altre, e con la gabbia in panna riprese a lanciare i salvagente ai naufraghi.

Tre li agguantano. Ma uno solo si salva. Gli altri, trascinati dal mare sopravento, sono sommersi dalle onde. Uno riassomma. Riesce ad agguantarsi alla scala sospesa alla grua dell'ancora; e resta per un momento in quella disperata posizione: un filo sottilissimo che ancora lo lega alla vita! Ma non ha più forze. Cade. Scompare.

* * *

Già il giorno moriva. Pioveva. La furia del mare e del vento non mollava.

Un'ultima volta, una quinta volta, il *Nauta* ritentò la pericolosa manovra riaccostandosi.

Sulla prua tragica due uomini e un mozzo, che non ebbero la forza di tentare, ancora rimasero nell'orrore di quella sera a guardare invano il fraterno sforzo dei soccorritori ansiosi di strapparli alla Morte.

E la notte li colse così.

Si vide da bordo del *Nauta* negli ultimi guizzi

del crepuscolo scendere un uomo e il fanciullo dal castello sul ponte, forse per sottrarsi a quell'atroce supplizio di Tantalo.

Più nulla. Era notte. E non fu possibile nella notte al *Nauta* cappeggiare ancora lunghe ore per l'ultimo disperato tentativo.

Riprese la rotta.

* * *

E narrarono i naufraghi: tanti giorni in balia del mare, esausti di fatica, senza cibo, senz'acqua e senza speranza; sul brigantino a palo *Aurora* di Poole, al comando del capitano Giorgio Hore morto al suo posto di dovere.

NELLA TORMENTA

In una tormenta di neve; e nella più profonda oscurità. Era quasi la mezzanotte dell'ultimo giorno del 1927.

Il freddo era intenso. Gli occhi degli uomini di guardia bruciavano nello sforzo senza nulla vedere. Tuttavia una macchia bianca si riuscì ad avvistare sulla sinistra, e l'ufficiale pur non rendendosi conto di cosa essa fosse, ordinò senza esitazione « tutto a dritta ».

Il piroscafo — la petroliera che aveva nome *Clitumno* — accostò, eseguendo una evoluzione di un trenta gradi. Ma subito s'intese un formidabile urto.

Si dà immediatamente macchina indietro, mentre la nave sobbalza e si scuote nella violenza del mare.

Poi si ferma. E picchia sugli scogli sui quali ormai s'infrange.

Da giù si comunica che la macchina è allagata e le caldaie spente.

Intorno, la paurosa oscurità e le raffiche, a tratti.

Si ha appena il tempo di lanciare un segnale radio di soccorso, e la luce si spegne a bordo. I sobbalzi e le scosse fanno precipitare l'aereo; poi precipita il fumaiolo; poi il sartiame degli alberi.

Il comandante, capitan Magnano, ordina allora all'equipaggio di riunirsi sotto il ponte, e fa accendere tra una raffica e l'altra fuochi luminosi così da poter scorgere, in una visione d'orrore, una costa prossima, alta, rocciosa, tutta candida, e, intorno, gli scogli sui quali la nave naufragava: al capo Caliacra, in Mar Nero.

Squarciata dagli scogli, sbattuta dalle onde e dal vento, nella più completa oscurità, la nave quasi non dà più speranza di salvezza ai suoi uomini. Essi sono lanciati ad ogni istante da una murata all'altra, da scossa a scossa. E il ghiaccio sulla coperta non consente loro di restar molto all'aperto.

Poi s'ode un forte schianto a poppavia del ponte.

Poi gli schianti si succedono ininterrottamente ad ogni colpo di mare.

La nave si spezza in due. La parte prodiera dov'è tutta la gente, minaccia da un momento all'altro d'inabissarsi poichè fuori dagli scogli v'è fondo a picco.

Gli uomini sono assiderati. Il nevischio turbina senza soste. L'acqua, di cui sono inzuppati i vestiti, congelandosi rende doloroso ogni movimento.

E il comandante ordina d'approntare la lancia.

Con sforzi inauditi nell'imperversare delle raffiche la lancia finalmente è sospesa dalle morse: è l'ultima speranza di salvezza...

Ancora lo sforzo e l'ansia della gente si tendono verso di essa. Ma uno scossone rompe le grue di poppavia e sbatte la lancia contro il casotto della timoniera.

L'ultima speranza è fallita...

Ormai non resta che aspettare la morte in quell'orribile notte di tempesta: l'ultima notte dell'anno!

* * *

Ma uno di bassa prua tentò l'impossibile.

Volontariamente s'offerse. Si legò alla cin-

tola una cima, si filò in mare, lottò coi marosi e col freddo, si spinse nel buio.

La Morte era lì, buona compagna, a ghermirlo e a lasciarlo, accanita, d'istante in istante.

Nella disperatissima lotta la forza dell'oscuro eroe vinse la Morte, uno di bassa prua, il marinaio ventottenne Giuseppe Galante di Torre del Greco. Il quale nuotando vigorosamente con sprezzo spartano della propria vita, raggiunse la costa e riuscì a fermare la sagola che portava stretta fra i denti ad uno scoglio in modo da costituire un « va e vieni ».

E così tutti dalla nave perduta nella tremenda notte di tempesta, ultimo il capitano, potettero raggiungere la riva.

* * *

Non finì lì la loro odissea. La costa era a picco, altissima, impervia. Con gli abiti a brandelli ed inzuppati, coi piedi scalzi e sanguinanti, con le carni intirizzite dal freddo e sferzate dal vento e dalla neve, sul limite delle onde rabbiose, nella più paurosa oscurità, addossati gli uni agli altri, essi aspettarono che passasse quella tremenda notte. E urlava la raffica. E

urlava il mare. E la nave squarciata, presa dalla morsa degli scogli, ancora si dibatteva, ogni tanto apparendo in un quadro tragico nel chiarore d'un lampo.

All'alba eran tutti sfiniti e assiderati. Spinti tuttavia da un'indomita forza di volontà, riuscirono ad arrampicarsi come scimmie su per le sporgenze della roccia, fino a raggiungere il sommo. E di lì, dal pianoro sovrastante, scorsero a quasi due chilometri un villaggio.

S'incamminarono...

Ancora nevicava. Il freddo era sempre più intenso. Lentamente avanzavano. Ma uno di loro, assiderato, con gli arti congelati, il fuochista Salvatore Navone, si sentì, mancare. E poi morì.

Trovarono, i superstiti, nel paesetto rumeno di Stanca un'affettuosa assistenza fraterna; e le cure più urgenti per non morire.

Subito ebbero poi i soccorsi del nostro Consolato dalla prossima Costanza, dove finalmente poterono essere portati in salvo, con nuove difficoltà per l'impraticabilità delle strade, pel freddo intenso, per la neve abbondante, tanto che le autovetture venute a prenderli dovettero essere trainate da cavalli, tra numerosissimi incidenti, rag-

giungendo solo a mezzanotte il villaggio di Duranenlac, tra Shabla e Mangalia, dove aspettarono l'alba in un'osteria che si riuscì, a quell'ora, a fare aprire. A Costanza giunsero il giorno dopo, nel pomeriggio, dopo trenta ore di penoso tragitto.

« La lunghezza del viaggio — ha scritto il Console nel suo rapporto ufficiale — gli strapazzi, il freddo glaciale ed il pernottare senza giaciglio a Duranenlac non diminuirono la forza di resistenza dei nostri marinai i quali, benchè stanchissimi, giunsero a Costanza in buone condizioni di spirito ».

Due di loro rimasero ancora un giorno a Stanca, per assistere alla tumulazione del loro disgraziato compagno, che ora dorme, solo, il suo ultimo sonno nel rupestre cimitero di quel villaggio, in faccia al mare.

IL PILOTA DI BARBADOS

L'equipaggio era esausto e demoralizzato. Tanti giorni nella tempesta ciclonica, senza mai sostare, in fame, e in freddo, e giorno e notte intento alle manovre.

Il veliero, ch'era di Chiavari, aveva nome *Nemesi*. Perchè mai quel nome di vendetta? Serenamente tuttavia lo portò quel nome sui mari per un decennio, senza incidenti.

Ma un giorno del 1901 contro quel nome si levò la furia degli elementi, mentre il veliero navigava da Cadice al Plata.

Lo agguantò nei pressi delle Isole del Capo Verde e non lo lasciò più. E a nulla valse la perizia, il coraggio, la dedizione d'un equipaggio eroico.

Dopo tanti giorni di tempesta gli uomini non avevano più la forza di lottare. La nave era ormai perduta. E non rimaneva che morire.

Eppure il comandante, capitan Razeto di Camogli, un uomo di ferro, non disperò; per lo meno non disperò della vita de' suoi uomini. Mentre la furia ciclonica imperversava li chiamò a sè; come un sacerdote in un momento solenne mostrò loro una Croce; disse: « Se avete fede, venite con me. Con me non è mai morto nessuno. Baciate questa Croce e lavorate ancora con coraggio ».

Fu messa in mare una lancia: e su di essa i naufraghi s'abbandonarono al loro destino.

* * *

Tentarono di puntare su Capo Verde. Ma la persistenza degli alisei non lo consentì. E allora decisero di far rotta per Barbados.

Passarono dalla tempesta ciclonica alla calma piatta. Senza vento. La lancia immobile in quella solitudine oceanica: un deserto azzurro fino all'estremo orizzonte.

Assetati e digiuni: un sorso d'acqua; un pezzo di galletta arida!

Gli uomini erano presi dal torpore e dalla disperazione. Ma non il capitano; il quale non cessava dal rincorarli e dall'eseguire come poteva

le sue osservazioni nautiche dirigendo verso la costa che riteneva più prossima.

In quest'angosciosa aspettazione un giorno sulla lancia dei naufraghi venne a posarsi un uccello, d'una specie a loro ignota; e vi rimase senza sospetto, come domestico. I marinai giunsero fino ad accarezzarlo senza spaventarlo, senza che esso volasse via.

Parve di buon augurio. I marinai hanno una specie di feticismo per gli uccelli incontrati in mare, e considerano lugubre presagio ucciderli. Quell'uccello perciò, che con la sua mansuetudine aveva del misterioso, valse a rianimare in qualche modo quegli uomini un po' per la loro superstizione, un po' pel pensiero che si trattasse d'una specie ornitologica non d'altura ma di spiaggia, e che quindi la terra non dovesse essere lontana. Perciò lo chiamarono il « pilota di Barbados ».

Ma la terra non s'avvistò.

Altri giorni passarono. Mancò del tutto l'acqua. Poi la razione di galletta si ridusse a un nulla, un pizzico bagnato nell'acqua del mare. Poi nemmeno quello. La fame e la sete, e il cielo ardente dei Tropici!

Qualcuno smarrì la ragione. Gli altri perdet-

tero ogni forza ed ogni speranza. Solo il comandante rimase con la sua fede e con la sua energia: « con me non è morto mai nessuno ».

Infatti nemmeno quella volta, dopo venti giorni di tragedia, nessuno morì.

Al ventesimo giorno disse il comandante: « Ora siamo vicini a terra; la corrente è forte, fa due miglia all'ora e ci porterà se non a Barbados certo a qualche isola; abbiate ancora fede; se non arriveremo in terra, certo oramai c'incontrerà qualcuno ».

Erano a 13° e 23' di latitudine nord ed a 57° e 58' di longitudine ovest.

Quel giorno stesso, il 10 d'ottobre, improvvisamente l'uccello volò via come se avesse avvistato un'oscura possibilità di salvezza: forse *sentendo* la terra?

Ma non il profilo d'una terra si vide lontano verso il punto dove il suo volo disparve.

Gli occhi dei naufraghi accoratamente e disperatamente seguirono quel volo; lo seguirono finchè videro il punto nero perdersi nell'azzurro, e anche oltre...

Nulla!

Ma mentre il loro sguardo smarrito restava, ebete, fiso in quella direzione, nella solitudine

spietatamente azzurra apparve, o parve, un sottile filo di fumo.

La speranza giganteggiò d'un subito.

Un piroscafo — l'*Anglo-Chilean*, inglese, diretto da New Orléans a Città del Capo — nitidamente si profilò a poche miglia sopravento.

E furono salvi.

UN SALVATAGGIO DRAMMATICO

Fu colta dal ciclone in pieno Atlantico.

Aveva lasciato Gibilterra da qualche giorno con tempo buono, quando, il 14 dicembre 1927, incontrò tempi di scirocco e il vento andò sempre rinfrescando fino a prendere il giorno appresso tutto l'aspetto ciclonico.

Allora il capitano prudentemente tentò di resistere con poche vele di cappa; ma, verso sera, improvvisamente si scatenò un violento piovasco che lo investì sul fianco sinistro portandosi via quella poca tela, e non rimase ariva che una gabbia terzarolata. Poi, sotto l'azione violenta del vento, ad una ad una tutte le sartie si spezzarono, sicchè gli alberi cominciarono a svettare.

Gli uomini lottavano alle manovre. Per fermare gli alberi cercarono con paranchi e con cavi di rinforzare per quanto possibile il trinchetto

e i paterazzi di maestra. Migliorate in tal modo le condizioni di stabilità, spiegarono mezzo trinchetto. E questo determinò una rapida poggiata della nave, che continuò così a discrezione del vento, la sua corsa tragica in tutto quel giorno, percossa a dritta e a sinistra, ricoperta volta a volta dalle ondate, paurosamente scossa nell'alberatura, mentre, essendo carica d'oltre tremila tonnellate di blocchi di marmo, sotto le violenti rollate i blocchi si muovevano bruscamente nelle stive minacciando gravi danni allo scafo.

La violenza dell'uragano aumentò nella notte. Tuttavia l'equipaggio, ad onta della situazione criticissima, si mantenne calmo e fiducioso alle manovre.

* * *

All'alba l'albero di trinchetto, sotto lo sforzo del continuo rollio, avendo allentato le ultime sue ritenute in coperta, minacciava di precipitare da un momento all'altro.

Allora il capitano, pensando che la caduta dell'albero avrebbe potuto compromettere il funzionamento della radio, diede ordine che fosse subito lanciato il segnale di soccorso.

Il segnale fu raccolto dal piroscafo *Roma*. E diceva: « Posizione 37° 18' N., 15° 26' W; nave italiana *Guarneri* carica di marmo; 26 uomini di bordo; chiedo assistenza salvare eventualmente nave ed equipaggio ».

Un piroscafo inglese, il *Winkfield*, risultava più prossimo alla nave in pericolo. Il *Roma* radiotelegrafò: « Comando *Guarneri*, mia distanza da voi miglia 150, dirigo su voi pregando avvisarmi se *Winkfield* più vicino possa prima raggiungervi ». E modificò rapidamente la rotta dirigendo sul posto.

Verso mezzogiorno, trovandosi il piroscafo inglese a 40 miglia dal *Guarneri* e il nostro a 150, il capitano del veliero radiotelegrafò al *Roma*: « Abbiamo chiamato *Winkfield* ringraziamo ».

Perciò il *Roma* riprese la sua rotta telegrafando al veliero: « Sta bene, preghiamo avvisarci quando assistenza giuntavi ».

* * *

Sul veliero le violente rollate a dritta ed a sinistra avevano intanto determinato la caduta dell'albero di trinchetto con tutta la sua attrezzatura. L'albero si abbattè sulla dritta, piegan-

dosi all'altezza della coperta; danneggiò la murata; ma rimase attaccato alla base, nè fu possibile, malgrado ogni sforzo dell'equipaggio, liberare la nave da esso; e con esso precipitò spezzandosi il padiglione dell'aereo, rendendo impossibile l'uso dell'apparecchio radiotelegrafico.

Così, senza più radio, la nave si trovò isolata in balìa della tempesta e traversata al mare.

Allora il radiotelegrafista, un siciliano, Umberto Scandurra, sprezzante della propria vita per la salvezza di tutti, s'arrampicò sull'alberatura e con sforzi enormi riuscì a sistemare di nuovo, dopo tre ore d'angoscia, un padiglione provvisorio che consentì di riprendere le comunicazioni.

E il *Roma* potè ancora avere la posizione del veliero. Poi più nulla. I radiotelegrafisti restavano spasmodicamente in ascolto, finchè sul tramonto si intercettò un radio del *Guarneri* col quale chiedeva al piroscafo a che ora lo avrebbe raggiunto. E il *Roma*: « Comando *Guarneri* - sèguito vostro telegramma abbiamo creduto che *Winkfield* venisse vostro soccorso e quindi abbiamo proseguito. Necessitando nostra assistenza telegrafate immediatamente essendo 40 miglia da voi ».

Risposta: « Albero trinchetto caduto, maestro in pericolo, si teme via d'acqua, pieno carico marmo muovesi, equipaggio vuole abbandonare. Prego dirigere su noi ».

Il *Roma*: « Dirigo a tutta forza su voi potendo arrivarvi fra poco più di due ore ».

E intanto s'apprendeva che anche un piroscafo americano era, nelle vicinanze, pronto ad accorrere.

* * *

Notte d'uragano! Il *Roma* aveva telegrafato al veliero: « Pregasi accendere falò visibile onde evitare inutili ricerche ». E aveva proceduto a tutta forza. Giunti alla posizione segnalata, tutti gli occhi ansiosi dalla plancia scrutavano nella furia nera del mare. Si scorse una luce appena percettibile: poi non si vide più nulla.

Il nostro aveva potuto intanto rilevare il piroscafo americano al radiogoniometro, quando avvistò dritto di prua un faro, e rimase in forse se fosse un fanale o un falò...

Frugò disperatamente le immense groppe delle onde coi suoi riflettori; chiese al *Guarneri* se vedesse la luce. E, appena sicuro della sua posi-

zione, diresse decisamente verso i naufraghi, distinguendo sempre più prossimi i falò del veliero e i fanali del piroscafo americano che era già giunto sul posto.

Radiotelegrafò: « Mi fermerò a breve distanza facendovi ridosso sulla mia dritta dove equipaggio troverà scale. Prego tenervi pronti ».

Ma il *Guarnieri* rispose essergli impossibile ammainare le lance.

* * *

Il mare era sempre tempestoso. Ondate enormi: quelle dell'Atlantico quando s'infuria. Notte fosca, oscurissima, resa più tragica dalle tragiche luci lontane.

Ma nessuno dell'equipaggio del nostro ebbe un momento d'incertezza.

Il primo nostromo e i nove uomini dell'armamento della lancia prescelta vi saltarono dentro senza bisogno di comandi, subito seguiti dal più giovane ufficiale di coperta, Vincenzo Messina, e dal più anziano, Luigi Porzio, secondo di bordo. Gli altri si precipitarono alle grue per dar fuori l'imbarcazione. I paranchi gemettero tesandosi nel rapido sforzo. La lancia penzolò nel

vuoto dondolandosi nel rollio, seguita dall'ansia degli occhi intenti dell'equipaggio e dei passeggeri impietriti alle murate. Discese. Scocciata, rimase sola al suo destino che poteva essere mortale.

Salì sulla cresta dell'onda. Scomparve. Riassommò. E non si vide più. I riflettori scrutavano disperatamente. Poi la si rivide lontana, lontana la si potè ancora avvistare, un momento...

* * *

A voga arrancata la lancia scapolò la prua del piroscafo. Ma allora, senza più ridosso, nell'oceano paurosamente sconvolto, nella profonda oscurità, inzuppati dalla violenza dei piovaschi, con l'imbarcazione spesso riempita dalle ondate, i vogatori credettero impossibile avanzare.

Eppure avanzarono. Quel vapore americano che era lì e che non aveva avuto il coraggio d'ammainare una lancia fu di sprone per loro. Avanzarono fin sotto al veliero prossimo a naufragare.

Un sogno d'incubo: il trinchetto piegato alla scassa, con tutti i pennoni attaccati che picchiavano contro lo scafo nella furia del mare; l'albero di maestra piegato sotto la crocetta, così che l'alberetto coi pennoni di velaccio e contro

dondolavano appesi come un pendolo. Solo quello di mezzana resisteva, con la bassa gabbia in vela...

Il bastimento non governava più, traversato al mare e ingavonato da avere il bompresso sott'acqua.

Cadeva ogni tanto qualche bozzello dall'albero di poppa, con un tonfo. E si temeva che da un momento all'altro precipitasse in mare l'alberetto di maestra coi pennoni, pericolo che fu gridato alla lancia dai naufraghi radunati sul cassero di poppa in ansia mortale.

Stare dunque a murata del veliero era impossibile per questo pericolo e per le ondate enormi che raggiungevano la coperta della nave traversata com'era. Perciò la lancia, facendo forza sui remi, sciando e vogando a gran fatica si tenne con la prua al mare, mentre due marinai, legata alla barbetta una cima lanciata dai naufraghi, Dio sa come provvide al salvataggio col « va e vieni ».

Ma quando fu a bordo della lancia la metà dei naufraghi, gli altri rimasero inebetiti sulla poppa della loro nave, rifiutandosi di filarsi lungo il cavo. Non avevano più forza; non avevano più volontà, dopo tre giorni di ciclone e di digiuno,

poichè il mare fin la cucina aveva inutilizzato, mentre il carico di marmo tragicamente si muoveva nelle stive.

I vogatori della lancia erano esausti anch'essi; ed inveivano: « Scendete, non scherzate con la morte, non ce la facciamo più! »

Così scesero anche gli altri; e tutti furono salvati, anche le carte di bordo e il cane del dispensiere che poi non volle venderlo in America ad alto prezzo perchè era un ricordo del figlio morto in guerra.

Allora tagliarono finalmente la barbetta e girarono in poppa. Ma ritornare al *Roma*, con quel mare, con quella stanchezza, con quel carico, con la lancia piena d'acqua, era cosa da morire. Li sostenne la gioia di aver tratto in salvo tutti i compagni; e li sospinse l'orgoglio innanzi a quel piroscafo americano che non aveva avuto il coraggio d'ammainare una lancia.

Quando giunsero sotto il loro bordo il mare era tanto grosso da non permettere d'incocciare i paranchi delle grue. E dovettero perciò abbandonare la lancia e salire dalle biscagline; anche il vecchio scrivano del *Guarneri*, che aveva più di sessant'anni.

I passeggeri, quasi tutti americani, in fila sulla

passeggiata, applaudivano. E subito generosamente si quotarono per una somma cospicua da dare in premio agli eroici marinai dell'armamento salvatore.

Ma questi la rifiutarono, offrendola ai loro compagni salvati, che tutto avevano perduto nel naufragio.

A loro fu poi conferita la medaglia al valor di marina: a tutti d'argento, al terzo ufficiale capitan Messina, al primo nostromo Roberto Sbolgi, e ai marinai Plinio Baldelli, Giovanni e Letterio Cama, Gerolamo Cavenna, Lorenzo Costa, Carlo Dati, Tommaso de Rojas, Luigi Dodero, Diego Pisani, e d'oro al capitan Porzio di Sorrento, per avere « al comando di una imbarcazione di salvataggio del piroscafo *Roma* in pieno Oceano Atlantico, durante l'imperversare di violento ciclone, tratto a salvamento l'intero equipaggio della nave italiana *Guarneri* in procinto d'affondare, rimanendo per circa tre ore esposto a continuo e gravissimo pericolo di vita, dando prova di eccezionale perizia marinaresca, e offrendo ai suoi animosi coadiuvatori il più fulgido esempio di costanza e d'ardimento, di fortezza d'animo e di altissimo senso del dovere e della solidarietà marinara ».

UN COMPLOTTO

Calava la sera. Nella luce incerta del crepuscolo i quattro che parlottavano sommessamente nel cavone di prora non s'accorsero della presenza del mozzo.

Il mozzo, un vivace ragazzo genovese, ch'era andato là a prendere dei cordami, li aveva sorpresi a bisbigliare nel buio; aveva colto a volo una frase; rapido s'era nascosto dietro una paratia; ed aveva carpito il segreto. Ora egli è già vecchio, o è morto. Allora, molti anni fa, era sulla goletta *Rosaria Seconda* che, al comando del capitan Vallaro, era partita da Bahia per Genova dopo aver preso a bordo in furia e fretta, al posto di quattro marinai disertati nel porto brasiliano, quattro portoghesi trovati sulla banchina disoccupati e alla ricerca d'un qualsiasi imbarco.

Il mozzo dunque era lì ad ascoltare, padrone ormai del segreto atroce, quando un improvviso colpo di rollio gli fece perdere l'equilibrio e lo sbattè contro la murata. Gli altri lo afferrarono.

Ormai uno sapeva. E per farlo tacere, per farlo tacere veramente, una era la via: sopprimerlo.

Questo essi volevano fare.

Ma non ebbero cuore di freddarlo immediatamente.

Potevano buttarlo in mare. Ma un grido della vittima mal represso poteva perderli.

Od anche, quando si sarebbero accorti della mancanza del mozzo, tutti sul piccolo veliero si sarebbero messi in orgasmo cercandolo; e quindi il diabolico piano sarebbe ugualmente caduto.

Furono queste considerazioni, o un paterno senso di pietà, che li mantenne clementi?

Certo fecero salva la vita al ragazzo, al patto però che egli avrebbe mantenuto il più ermetico silenzio. Se parlava essi erano sempre lì, alle sue spalle, in agguato, come ombre malefiche.

Ma il ragazzo appena libero non ebbe più paura, pur agendo con tutta prudenza.

Quando egli la sera portò nella camera il pranzo al capitano ed allo scrivano, sottovoce, senza

parere, disse loro una parola; una sola parola: quanto bastava.

* * *

La più grande calma regnava ormai sulla nave nella notte atlantica.

Il capitano era andato in cabina, a dormire. E lo scrivano, che aveva assunto la guardia sul ponte di poppa, passeggiava tranquillamente su e giù, fumando, ogni tanto fermandosi ad esaminare la bussola o a guardare nel buio sul mare.

Nulla accusava comunque l'imminenza del dramma o la minima preoccupazione per un inconsueto prossimo avvenimento.

Passarono due ore così. La goletta correva mure a sinistra con vento fresco e mare agitato. I quattro portoghesi, ch'erano di guardia, si tenevano al riparo del castello di prua. Gli altri dormivano.

A un tratto l'ufficiale, verso la mezzanotte, distinse due ombre avanzare cautamente al centro del ponte dirigendosi verso di lui. Fece finta di nulla aver visto, e restò fermo, continuando a consultare la bussola. Ma non perdeva di vista, sott'occhio, le due ombre che strisciavano silen-

ziosamente avanzando; e stringeva, in tasca, la pistola.

Così aspettò l'aggressione. Non appena uno dei due gli balzò innanzi brandendo in alto un pugnale, egli, rapidissimo, scartò di fianco e sparò. Ed uccise.

Contemporaneamente una seconda detonazione si intese in cabina. L'altro vi era entrato credendo di poter freddare il capitano nel sonno; ma questi che, in attesa, fingeva di dormire, non appena s'aprì l'uscio ed apparve nel vano la losca figura del pirata, puntò egli pure la sua arma e non sbagliò.

Il mozzo, che rannicchiato nella sua cuccetta non era riuscito ad addormentarsi nell'orgasmo, alle detonazioni capì e balzò in piedi.

Subito anche gli altri, tre marinai genovesi, che nulla sapevano, svegliati dai colpi, chiamati dallo scrivano, spinti dal mozzo, si slanciarono in coperta, e, tutti, riuscirono ad immobilizzare gli altri due portoghesi.

L'audacissimo colpo era fallito. I quattro avevano complottato d'uccidere nella notte, a tradimento, capitano e scrivano, ed eventualmente chi si fosse opposto al loro losco disegno. E si sarebbero così impadroniti del veliero, che avreb-

bero poi venduto ai negrieri della costa d'Africa.

Questo aveva udito il ragazzo, origliando nell'ombra del cavone. Ed aveva messo sull'avviso, con grave suo rischio, il capitano, salvando così nave e compagni.

Sepolti in mare i due uccisi, ed immobilizzati gli altri due stranieri, la goletta con quel ridottissimo equipaggio riprese lentamente la sua rotta, tanto lentamente che impiegò ottantasette giorni per arrivare a Genova. E i due portoghesi furono lì consegnati alla giustizia, e rimasero un po' a meditare in una prigione italiana sulla saldezza d'animo dei mozzi e dei marinai d'Italia.

UN DRAMMA OSCURO

Il mare grosso nel Golfo Leone, come ben sanno i marinai, è quasi una normalità. Ma quella volta, il 5 gennaio 1886, così paurosamente tragico era il mare nel golfo a onde enormi e a raffiche disperate da far pensare d'essere più in una zona ciclonica dell'Atlantico che in Mediterraneo.

Il piroscafo inglese *Gassend* batteva il mare tentando come che sia di raggiungere un rifugio. Urli di vento e di ondate. Aria livida di morte. Orizzonte chiuso. E ogni tanto un guizzare di lampi; una schiarita tragica; e poi la foschìa.

In una schiarita, in una rapida schiarita su quel fondo di paurosa leggenda si profilò dinanzi agli occhi degli uomini intenti alla manovra dalla timoniera, per un momento, d'un subito, e non molto lontano, la sagoma d'un brigantino, ita-

liano a giudicar dalle forme, che fuggiva l'uragano a gabbie basse.

Gli uomini puntarono i binocoli. La nave appariva e spariva. Fu meglio illuminata dal prossimo saettare d'un lampo. Tutta l'alberatura e le manovre si profilarono per un poco nitide sul fondo luminoso del cielo come in una incisione di un fantasioso acquafortista macabro. Gli uomini aguzzarono gli occhi dietro alle lenti: spasmodicamente fissarono il loro sguardo là; e tutti videro, o ritennero di vedere, l'identica cosa: a bordo nessuno, la nave pareva abbandonata, e, dal pennone di maestra, impiccato penzolava un uomo. Lessero anche il nome della nave, scritto sul coronamento di poppa: *Asia*. E poi non videro più nulla.

* * *

Asia era effettivamente il nome d'un brigantino a palo genovese, di poco più di mille tonnellate, costruito da poco e da poco partito da Vera Cruz per Genova, carico di campeccio. Era regolarmente passato per Tarifa e poi non aveva dato più notizia di sè.

Dodici giorni dopo il tragico incontro segnalato

dal *Gassend*, lo scafo dell'*Asia* veniva gittato dalla tempesta sulla costa di Sardegna, un quaranta miglia a nord di Carloforte: completamente disalberato, col carico intatto, senza alcuna traccia di lotta o di violenza, e senza nulla che potesse comunque confermare e spiegare il fatto dell'uomo impiccato al pennone.

Realtà o fantasia quella visione apparsa agli uomini di guardia sul *Gassend* nell'uragano? Veramente un impiccato, o un'ombra qualsiasi d'avanzi di vele che appariva, in profilo, come un corpo umano? disgrazia o delitto?

Il mare mantiene con tanti altri, impenetrabile, anche quel segreto per sempre.

IL PIÙ GRANDE MISTERO DELL'ATLANTICO

Il mistero è rimasto più fitto che mai fino adesso.

Oltre mezzo secolo fa, a metà dicembre del 1872, una nave fantasma era stata trovata, in Oceano, dal veliero britannico *Dei Gratia*, che l'aveva rimorchiata a Gibilterra.

Navigava con alcune vele bordate, verso le coste spagnole. « Il 4 dicembre, alle 10 del mattino — aveva scritto il capitano del *Dei Gratia* sul suo giornale di bordo — io ho scorso una vela a Nord Est, verso il 37° di latitudine nord e il 18° di longitudine ovest. Avvicinandomi, mi è parso un brigantino d'un trecento tonnellate. Non ottenendo risposta al mio segnale, ed avendo io constatato, sempre più avvicinandomi, che il bastimento aveva una rotta oscillante, pensai

che vi fosse qualcosa d'anormale a bordo: eravamo a circa mezzo miglio. Guardai col binocolo e fui sorpreso di vedere che non v'era nessuno al timone, nessuno in vedetta, nessuno come che sia sul ponte ».

Non v'era effettivamente nessuno. « Quando il brigantino fu trovato — pubblicarono nel febbraio il *Liverpool Mercury* e il *Globe*, traendo ufficialmente le notizie dall'inchiesta che subito venne iniziata dal Procuratore Generale inglese, Mr. Solly-Flood a Gibilterra — esso aveva il fiocco a riva e le vele di straglio, e con questa velatura ridotta aveva navigato per dieci giorni, senza anima viva a bordo. L'ultima annotazione sul giornale porta la data del 24 novembre; nè si è trovato altra carta sulla nave; il manifesto, il ruolo d'equipaggio, tutti i documenti che potevano gittare una qualche luce sulla storia del recupero sono stati involati; e fino a questo momento, per quanto l'inchiesta continui ancora, nessun indice ha permesso di comprendere la ragione dell'abbandono.

Tutte le supposizioni sono smentite dai fatti. Il carico, nel quale vi sono dei barili d'alcool, è intatto, salvo un solo barile che è svuotato. Nulla fa pensare che il piccolo veliero abbia sofferto

mal tempo, e l'esame il più accurato ha escluso qualsiasi avaria, sia sopra che sotto la linea di galleggiamento. V'è nella cabina del capitano un armonium ed alcuni libri di musica che non sono stati danneggiati dall'acqua di mare. Una fialetta d'olio è messa in piedi su di una macchina da cucire vicina ad un rocchetto di cotone e ad un ditale. La cabina non è stata per nulla saccheggiata, poichè contiene oggetti di valore appartenenti a una donna o ad una bimba. E' stata trovata una spada nel suo fodero, con la lama arruginita e con qualche traccia di sangue che sembra si sia tentato di far sparire. Dei segni simili a dei tagli fatti intenzionalmente a mezzo di tale spada sono stati osservati sulle murate di dritta e di sinistra, ma non si sa ancora se ciò prova che vi siano stati atti di violenza a bordo, nè per quale motivo, nè perchè il bastimento fu abbandonato con le vele al vento poichè per ora non è stata scoperta nessuna traccia della moglie o della figlia del capitano, nè di altri dell'equipaggio ».

* * *

Delle cose stranissime infatti, oltre quelle accennate nel breve comunicato ufficiale, erano state notate a bordo della nave misteriosa. Nella

cabina del capitano gl'indumenti femminili — d'una donna di piccola statura o d'una bambina — erano tutti a posto, in pieno ordine insieme ai gioielli e ad un ventaglio di pizzo ornato di perle, ma quelli maschili, evidentemente del capitano, erano sparsi un po' da per tutto, ed anche l'orologio, d'oro, con la catena era rimasto abbandonato presso alla cuccetta. Nella cabina dell'ufficiale nulla di personale era rimasto, tranne un sol foglio di carta, con un'addizione.

Nella sala sulla tavola v'era ancora servita una colazione, sembrava, per tre, e tre tazze di tè, che l'ufficiale del *Dei Gratia*, primo a salire a bordo, assicurava d'aver trovate ancora calde. Nell'alloggio dell'equipaggio tre casse da marinaio e tre sacchi di tela; tre camicie stese, ad asciugare; pipe e tabacco per terra. In cambusa parecchie tonnellate di carne salata, un quarto di bue fresco, una discreta quantità di biscotti. Entrambi i canotti al loro posto: tutto più o meno in ordine sulla coperta e nelle stive.

Però l'inchiesta, a onta d'ogni più diligente e scrupolosa indagine e d'ogni più acuta induzione, non riuscì a trovare il bandolo del mistero.

I recuperatori, quelli del *Dei Gratia,* ebbero il loro premio, in 1700 sterline; l'armatore, J. H. Winchester, subito venuto a Gibilterra, riebbe la sua nave, ed armatala con nuova gente, tra cui due italiani, la mandò a Genova dove il carico era diretto, e dove infatti sbarcò, come risulta ancora da documenti conservati in quel porto, 550 barili d'olio di balena, 350 d'olio essenziale e 48 botti d'alcool. Dopo, la nave, ormai famosa, ch'era stata costruita nel 1861 ed aveva avuto prima il nome di *Amazon*, poi quello di *Mary Sellars*, poi di *Mary Celeste*, alla vigilia del misterioso viaggio, riprese le sue corse sui mari.

E l'enigma rimase.

* * *

Nel 1885 un giornalista di Boston, William Klein, ne scrisse un romanzo, su rivelazioni, diceva, d'un superstite: ma era un romanzo. Vent'anni dopo una rivista americana pretese di squarciare il mistero, sotto il titolo appunto di « Mistero del mare », accennando ad una ridicola influenza malefica del numero 13, poichè 13 sarebbero stati gli uomini a bordo, e per que-

sto avevano imbarcato, a rompere il maleficio, il bimbo del capitano, che poi s'era fatto ingannare non so come, ed era seguita la tragedia: ma, naturalmente, nessuno ci credette.

Superstiti realmente ne son rimasti fin adesso, e qualcuno qualche anno fa si è anche presentato, pare, alla polizia di New York per narrare la sua veridica storia, ma fu messo alla porta come un pazzo.

Ora il mistero è chiarito da un libro di L. J. Keating, tratto effettivamente dalle rivelazioni d'un superstite, che sembrano attendibili.

Secondo tali rivelazioni le cose sarebbero andate così.

***

A bordo della *Mary Celeste*, partita da New York il 7 novembre 1872, v'erano nove persone, tra i quali una donna, la moglie del capitano, ch'era piccola di statura, tanto piccola d'avere il corpo d'una bimba, e non era bella: magra, di colorito oscuro, con un naso troppo grosso e una bocca troppo larga, gli occhi piccoli e brillantissimi, capelli neri e mani quasi infantili; così è descritta.

Equipaggio raccogliticcio: il capitano, Briggs,

un americano di Marion nel Massachussets, che era anche comproprietario del veliero, aveva tentato, col suo ufficiale Hullock, di racimolarlo come che sia, in quei tempi difficili, sulle calate di New York; e poichè gli uomini che aveva regolarmente arruolato presso il Commissario del porto non erano andati a bordo, perchè la nave poco affidamento dava e il carico d'olio di balena era pestilenziale, egli, pur di partire, ne ottenne tre da un sinistro mercante di marinai, ed altri tre, inglesi, in prestito da un suo collega, con l'impegno di lasciarli alle Azzorre, appena giunto.

Il collega era precisamente il capitano del *Dei Gratia*, che gli era rimasto ormeggiato lungamente, a poppa, nel porto; un miserabile veliero inglese, di quelli che si chiamavano « battelli mendicanti » poichè mendicavano un qualsiasi carico di porto in porto, lasciando debiti un po' da per tutto, e al largo mendicavano le provviste alle navi che incontravano sulla rotta.

Briggs aveva fatto amicizia con quel capitano, Moorhouse, inglese, e in cambio di un po' di carico che era riuscito a procurargli, s'ebbe il prestito dei tre marinai, che avrebbe dovuto poi sbarcare a Ponta Delgada di S. Michele delle

Azzorre, dove essi sarebbero stati subito raggiunti dal loro bastimento che faceva la stessa rotta.

Così i due velieri partirono quasi contemporaneamente.

Sulla *Mary Celeste* vita stentata; il capitano e l'ufficiale in disaccordo tra loro; il primo, poco marino, debole, innamoratissimo della moglie; l'altro un colosso, ottimo marinaio, lo chiamavano « il toro di Baltimora », che s'imponeva sugli uomini di bordo a pugni e a calci, e aveva una speciale antipatia per quella donna, ch'era fanatica di musica e cantava in tutte le ore strimpellando un piano in un cantuccio della sala prossimo alla sua cabina, in modo da impedirgli di chiudere occhio il giorno, egli che buona parte della notte doveva vegliare per la guardia.

***

Una tempesta in oceano: una immensa ondata, alta fino al pomo degli alberi, correva ad investire il bastimento di poppa.... Tutte le drizze furono mollate e i marinai si ripararono dove poterono, finchè l'onda mostruosa s'abbattè sulla poppa sommergendola, e corse tutta la lun-

ghezza della nave facendola sbandare paurosamente e lasciandola così sbandata e grondante ad un'altra onda, meno alta, che la coricò addirittura sulla sinistra. Sembrava che non dovesse più raddrizzarsi... Il timoniere aveva lasciato la barra... Hullock, che s'era precipitato alla ruota, diede un colpo violento, con tutta la sua enorme forza; risollevò la nave...

Un grido! Qualcuno scese giù nella sala donde il grido veniva... La sbandata aveva rotto i cavi che fermavano il piano, e lo aveva buttato addosso alla donna: ella era lì, sotto il piano, morta. Il capitano pareva un pazzo.

***

Quella donna non aveva suscitato nessuna simpatia a bordo. La consideravano di maleaugurio, e la superstizione aumentò mentre era lì cadavere. Avrebbero potuto portare la salma a terra, poichè s'era già in vista delle isole, ma non vollero; non volle specialmente Hullock, anche pel fatto che il capitano, nella sua follia, lo incolpava d'omicidio dicendo che la manovra di lui al timone aveva prodotto lo strappo ai cavi del piano e la tragedia.

Così, nella notte, facendo violenza al povero marito pazzo di dolore, cucirono il corpo della morta in una vela, e la seppellirono in mare.

Poi l'ufficiale volle far credere che il capitano si fosse impazzito sul serio; voleva farlo legare; riuscì per un momento a calmarlo; sembravano riappacificati; i marinai di guardia, nella notte successiva, li videro parlottare insieme in coverta, poi scendere alle cabine.

Il giorno dopo il capitano non si trovò più; l'ufficiale lo fece cercare da per tutto; era pazzo, egli diceva; ma non si trovò. S'era buttato in mare? Lo aveva buttato in mare il suo ufficiale? Mistero.

L'equipaggio si era preoccupato; preoccupato ognuno più di sè stesso che dei morti, perchè pensava che a terra nessuno avrebbe creduto alla loro innocenza. Uno specialmente era esasperato, ed accusava Hullock d'omicidio. Una rissa: Hullock gli fracassò la testa con un colpo di martello; poi, il ferito, nella lotta cadde dalla murata in mare, e scomparve.

Aumentò allora il panico dei superstiti. Hullock si vide perduto. Giocò l'ultima carta. Diede tutto il wischy ch'era a bordo all'equipaggio: un'orgia. Fraternizzarono nell'ubriachezza. Poi,

quando a sera s'ormeggiarono al largo d'una isola, ch'era Santa Maria, complottarono d'abbandonare la nave, ma non s'accordarono. A terra scesero solamente due, i più violenti, con Hullock, su d'una imbarcazione locale e vi rimasero. Gli altri, i tre del *Dei Gratia* e il cuciniere, salparano gli ormeggi e si riavventurarono in mare, sperando di ritrovare la loro vecchia nave.

La ritrovarono infatti. E concertarono col loro capitano la mistificazione, che poi riuscì bene, per trarsi dai pasticci ed intascare tutti insieme il premio di recupero; tanto bene che la inchiesta è finita com'è finita, e il mistero è rimasto fitto fin adesso, ingigantito da circostanze che facevano pensare chi sa a quali complicazioni drammaticamente fosche come tanti fantasiosi scrittori avevano supposto intessendo romanzi; mentre erano invece circostanze banali.

UN VASCELLO FANTASMA

Ha detto il colonnello Mitrowich, comandante del Quartier Generale serbo: « Bene è intesa ed apprezzata dall'esercito serbo la vostra opera nobilissima per il trasporto dell'intera Armata, compiuto in così breve tempo su mare infido e superando ostacoli e difficoltà innumerevoli. Ora e sempre per quest'opera vi accompagnino, o marinai d'Italia, la gratitudine e i voti di tutta la Serbia, che sulle vostre navi oggi rinasce per affermare il suo sacro diritto all'esistenza contro l'aggressione e l'oppressione nemica ».

Ora e sempre, egli ha detto; ma non è rimasta, sì e no, che la prima delle due parole.

Non conta! Basta all'Italia l'orgoglio del bene compiuto, e ad ogni nostro marinaio superstite l'intima soddisfazione d'aver anche allora prodigato, senza nulla chiedere, le sue inesauribili

riserve di bontà e di solidarietà umana che son le doti migliori d'ogni buon marinaio.

Solidarietà che qualche volta in quella circostanza raggiunse limiti di tragica sopportazione.

Così nel trasporto dei prigionieri austriaci fatti dai serbi: settantamila partiti da Nisch e giunti al mare in meno di ventitremila; trasportati dall'Albania in Sardegna tra il gennaio e il marzo 1916 con quattordici piroscafi di cui undici italiani. E su due degli italiani, il *Re Vittorio*, e il *Cordova*, nella traversata paurosamente scoppiò un'epidemia.

Il *Re Vittorio*, al comando del capitan Gaetano Tarantino, era partito da Valona, per Corfù e Biserta, diretto all'Asinara al completo: più che al completo! Tutte le stive, tutti i buchi, tutti gli angoli occupati da quei miserabili: giovani, adulti e adolescenti... Ma non uomini erano: larve erano! Larve coperte di cenci, larve di esseri umani affamati, pidocchiosi, luridi, malati, piagati, abrutiti...

E come se non fossero bastati dolori, privazioni, stenti, rinunzia di tutto, s'aggiunse, d'un tratto, anche l'epidemia. Una epidemia a bordo è sempre una cosa tremenda, ma in quel luridume, mentre a bordo si fa assegnamento, così stretti

come si è, sull'igiene e sulla più scrupolosa nettezza, in quel luridume, colera, tifo petecchiale era cosa assai più orrenda di quanto il Manzoni ha scritto della famosa peste.

Stive ingombre... coperta ingombra... scale ingombre... passaggi ingombri!

Nessun punto libero dove poter mettere il piede passando attraverso quel carnaio umano. E feci, e vomiti, e pidocchi, e rifiuti d'ogni genere: e tanfo! E morti che bisognava ricercare e rimuovere: e il nauseabondo lezzo dei cadaveri!

Tanti, tanti morti: uno sull'altro... Sul principio si chiudevano in un sacco e s'affondavano: ma poi i marinai non facevano più in tempo a buttarli, così, in mare. Si seminava la scia di cadaveri... Qualche volta si è riconosciuto un cadavere dopo molto dal decesso, sulla indicazione del lezzo che ne emanava! I vicini non avevano dato nessun allarme, nè un segno di schifo o di fastidio. Tanto... la morte sarebbe passata presto dall'uno all'altro, e non metteva conto di scostare chi aveva preceduto di poco i vicini nella liberazione da ogni dolore e da ogni miseria.

E poi... che differenza tra chi moriva e chi sopravviveva? Solo una cosa: qualche lampo fugace degli occhi. Occhi infossati, e cerchiati da

un alone livido; occhi che qualche volta guardavano, ma senza esprimere nulla.

Nessuno piangeva: nulla chiedeva nessuno... Un silenzio sepolcrale... E la presenza della Morte in ogni angolo del bastimento, da vederla lì innanzi affacendata, vigile, come nel Vascello Fantasma... Un vascello fantasma!

Sul principio s'era cercato di dare ai colpiti qualche medicamento, e di nutrire i sani con qualche goccia di brodo o di cordiale... Qualche goccia... non più di qualche goccia in un bicchiere. La mano si stendeva senza fretta, il bicchiere era portato alle labbra; i denti ne stringevano l'orlo qualche volta spezzandolo; il corpo si riversava esanime per paralisi fulminante mentre la mano ad artiglio stringeva sempre il bicchiere spezzato... Così.

E tra i moribondi e i morti qualche ferito o mutilato: fratture esposte... piaghe suppurate... e lembi di carne cancrenosa!

Ecco che il medico vede là una piaga che è coperta da una crosta nera ematica; dice:

— Meno male, non c'è più nè pus nè cancrena; laviamo per disinfettare, e poi medichiamo.

Si pratica la irrigazione... La crosta si muove

... tutta la crosta si muove... brulica! Erano pidocchi; pidocchi conglomerati sulla ferita cancrenosa anch'essa.

Passando in quel bulicame il comandante si sentì tirare una volta dalla giubba. Si volse. Un austriaco, senza domandargli nulla, senza potergli dir nulla, solamente, con l'indice scarno coperto di sterco, gl'indicò un moribondo che gli giaceva a fianco. E guardava coi lucidi occhi sbarrati; e mormorò una parola sola, una parola pervasa d'accorata ammirazione: « *Allemand* »!

D'ammirazione pel tedesco: una razza per la razza affine dominatrice... Morirono entrambi il giorno stesso; affondati insieme: un tonfo... un gorgoglio... e il silenzio.

Quasi mille ne morirono in men che si dica. I marinai non facevano in tempo a buttarli in mare. E il dramma continuò quando si dovettero sbarcare gli altri duemila, più morti che vivi, ai Fornelli...

In quella circostanza, assicura il comandante, il contegno dell'equipaggio fu superiore ad ogni sopportazione e ad ogni limite: pareva che fosse reclutato tra frati trappisti, rinunziatari di ogni precauzione, votati, tutti, ad ogni sacrificio cosciente, dediti ad ogni atto di pietà e di carità.

Eroi sconosciuti che hanno sfidato la morte come chi l'affronta contro un nemico invincibile ed insidioso, arditamente; come chi impegna un duello aereo e trionfa dell'avversario; un duello corpo a corpo, e vince; un'audacia di mare e di guerra, un guscio contro un colosso, e vince!

GIRANDOLA TRAGICA

Gli uomini sulle lance, quando furono convenientemente lontani dalla loro nave, si fermarono. E restarono a guardarla con l'animo sospeso.

I profili del veliero alla fonda nella cala deserta, dello scafo e dell'alberatura con le vele imbrogliate e d'ogni sartia, che prima si disegnavano nettamente nelle chiarità opaline del tramonto come in una nitida incisione d'un miticoloso disegnatore, ora a poco a poco s'attenuavano fondendosi di mano in mano che l'aria s'incupiva.

Gli uomini guardavano in una spasmodica aspettazione...

Ed ecco un rombo come d'un tuono lontano... Ed ecco un'altra esplosione più distinta e più violenta..... Ed ecco un seguito di spari, e di schianti, e di fischi, come nel rumoroso finale di una girandola.

Una girandola in cielo: nel cielo ormai cupo della sera una enorme fontana luminosa salì alta dal mare in una fantasmagoria policroma di luci, a nastri, a stelle, a scintille, a lampi: zampilli d'ogni colore! Un minuto: poi un rombo più forte, una pioggia di schegge e di membra umane e sul mare un'immensa cortina di fumo nero, come una cappa funebre....

* * *

Era l'ultima delle navi italiane che trasportavano i *coolies*.

Un alone di leggenda e di tristezza involge il ricordo di quelle navi adibite alla tratta gialla. Collane d'episodi crudeli a tinte fosche, di rivolte sedate nel sangue, di maltrattamenti inumani, di traversate drammatiche, sono state tessute e sospese alle bandiere degli Stati Uniti, del Portogallo e di Spagna, dedite più delle altre a quel traffico. La bandiera italiana, che pure prese parte al traffico per conto specialmente d'armatori liguri emigrati in Perù, non condivise però con esse il primato di ferocia. Per quanto anche gli equipaggi italiani non difettassero della indispensabile energia con quei disgraziati trattati sotto-

ponte come bestie, tuttavia, per la loro innata bontà, mantennero anche in quelle contingenze una misura che li distanzia nettamente dagli altri nelle narrazioni di quell'esoso commercio di esseri umani tolti con l'inganno alle rive del Celeste Impero per ingaggiarli nei lavori bestiali dei campi graniferi delle isole del Pacifico.

Ma anche le navi italiane quasi tutte, quasi per tragico fato serbato come per maledizione a quelle carrette di carne umana, son finite in modo drammatico. Il veliero *Napoleone*, al comando del capitan Canevaro, finì incendiato dagli stessi *coolies* che tutti perirono nell'incendio a Canton, nel 1866. Il *Perseveranza* l'anno dopo incagliò nella baia di Hakodate e fu poi trovato con a bordo pochi cinesi feriti e sfiniti, e le tracce sanguigne d'una oscura tragedia di cui mai si seppero i particolari. Anche il *Teresa* incagliò in seguito ad una rivolta in cui alcuni marinai furono uccisi e i gialli scapparono. L'*Italia* naufragò nello stretto di Anjer e del mezzo migliaio di cinesi ch'erano a bordo quasi centocinquanta vi perirono.

L'ultimo, il *Napoleone C*, armato a Callao, tra i migliori velieri del Pacifico, era partito nel giugno del 1874 da Macao per Chinchas con un tri-

ste carico d'oltre seicento cinesi; i quali nei paraggi delle Filippine silenziosamente tramarono uno dei consueti complotti per sopprimere l'equipaggio ed impadronirsi della nave.

L'interprete di bordo capì in tempo il segreto e ne informò il comando, che rapidamente si premunì come meglio potette, facendone incatenare più della metà nel sottoponte. Ma questo non bastò.

Gli altri rimasti liberi, che avevano finto la più supina sottomissione, alcuni giorni dopo improvvisamente si precipitarono in blocco sul castello di prora uccidendo tutti i marinai di guardia e spingendo gli altri accorsi, verso poppa. Ed appiccarono il fuoco alla nave.

Gli scampati, tra i quali il capitano, fecero appena in tempo a filarsi nelle imbarcazioni e ad allontanarsi.

I rivoltosi erano quindi rimasti padroni. E tentavano di domare il fuoco. Ma non sapevano che nella stiva, tra le merci imbarcate, v'era pure una grossa partita di pacchi di razzi.

Se il fuoco quindi non fosse stato domato, o per lo meno deviato in tempo, nave ed uomini sarebbero inesorabilmente saltati in aria.

Per questo, nella speranza di qualcosa salvare,

risalirono a bordo il medico, l'interprete e il capitan d'armi. Ma avevano appena messo piede in coperta quando la Santa Barbara saltò.

E tutti morirono, tutti i gialli e i tre generosi italiani.

Subito dopo la fantastica visione pirotecnica piovvero intorno ai superstiti allibiti nelle imbarcazioni schegge d'ogni parte della nave e brandelli umani. E restò sul mare nel crepuscolo tragico l'enorme cappa di fumo che le polveri nere d'allora facevano, come un lenzuolo funebre sull'ecatombe: l'ultima delle tragedie dei *coolies*.

UN'ISOLA SPERDUTA NELL'OCEANO

Diretto al Capo di Buona Speranza con carico di carbon fossile da Greenock, il veliero *Italia*, di Spezia, aveva già attraversata la zona degli alisei senza nulla di rimarchevole e batteva, con tutte le vele bordate, la sua rotta quando un giorno il nostromo notò un velo quasi impercettibile di fumo sul boccaporto di prora e un leggero sentore di gas.

Informò il capitano, il quale, fatto d'urgenza i debiti sondaggi, pur troppo ebbe subito la certezza che il carico bruciava, ma che la combustione era così in basso ch'era impossibile a domarsi.

Non rimaneva quindi che tentare di raggiungere al più presto l'isola di Tristan ch'era la terra più prossima, pronti comunque ad abbandonare anche prima la nave se fosse stato indispen-

sabile. Perciò s'approntarono le imbarcazioni drizzandole sulle potenze, e si continuò la corsa a vele piene.

Passarono così due giorni. Al terzo giorno il vento rinforzò. Pioveva. Nessun'altra nave in vista. E ancora lontana la terra!

La notte era calata livida e piovosa su quella desolata solitudine quando, d'un subito, una enorme esplosione portò il panico a bordo gittando gli uomini in un incomposto subbuglio come se avessero improvvisamente smarrita la ragione. Un momento! E subito l'energia del capitano li ricondusse all'ordine.

Per ridurre la velocità della corsa rapidamente s'imbrogliarono tutte le vele e si provvide ad ammainare le lance. Bisognava evidentemente abbandonare al più presto la nave poichè la spinta dei gas aveva fatto scoppiare i boccaporti di mezzana e di maestra lanciando in aria fumo e scintille nella notte nera.

Si mise in acqua il canotto ch'era sottovento, e s'era già con complicata manovra appesa fuori banda l'altra lancia quando il capitano con freddo raziocinio pensò doversi ancora tentare il mare finchè possibile sul veliero, prima d'abbandonarsi al più incerto destino delle imbarcazioni di salvataggio.

E si rialzò la gabbia.

Intanto nel canotto a mare, a rimorchio di poppa, era rimasto un uomo sceso a dar di volta alla barbetta, il quale, per la velocità che aveva riacquistato la nave, non ebbe più modo d'impadronirsi del cavo per issarsi a bordo, e dovette perciò restar lì tra la vita e la morte, in quel guscio di noce sballottolato nella scia, vigile al timone spasmodicamente poichè una distrazione bastava a farlo capovolgere. Nè la nave poteva, senza pericolo di tutti, rallentare la corsa!

***

All'alba, tra nuvola e nuvola, s'intravide terra di prua.

Allora si orzò, anche per trarre a bordo l'uomo del canotto. Ma la visione dell'isola scomparve....

Si orzò ancora al massimo, prendendo dalle mure a sinistra le mure a dritta. Ma non si vide più nulla.

Eppure prima di sera occorreva abbandonare la nave poichè l'incendio procedeva inesorabile, per quanto tutto l'equipaggio in catena inondas-

se la stiva a buglioli dopo avere otturato gli ombrinali, tentando così di ritardare la fine.

Dopo alcune ore di questo lavoro febbrile ed estenuante la stanchezza e la sfiducia li vinse. E s'accosciarono a prora inebetiti.

Ma ancora una volta la ferrea energia del capitano, Francesco Orlando Perasso di Camogli, li dominò.

Li persuase che assai prossima doveva essere l'isola sia per i suoi calcoli che in tant'anni di navigazione non avevano mai fallito, sia per la presenza delle alghe gigantesche prossime appunto a quelle terre.

E comandò:

— Presto; timone a sinistra; braccia gabbia in fil di vento!

Tutti s'affrettarono al loro posto di manovra.

Ma il vento impetuoso obbligò subito ad ammainare le gabbie. La nave trascinata dalla bufera, poggiando a sinistra, improvvisamente si trovò prossima a terra, sbattuta dai frangenti.

Erano salvi.

***

« .... A poco a poco — scrisse capitan Perasso nella sua relazione — si diradò la nebbia, e po-

temmo scorgere l'altipiano di Tristan tagliato a picco, dai 1500 ai 2000 piedi, che doveva essere la nostra salvezza. In quel momento, col vento a refoli impetuosi e con quel tempo piovoso, quell'alta muraglia perpendicolare di roccie dal color del ferro, dalle cui cime si riversava la pioggia in innumerevoli cascate, incuteva quasi terrore ».

Tristan: un'isola sperduta nell'Atlantico! Tanto sperduta che sarebbe rimasta ancora chi sa per quanto tempo ignota alle carte marine se un uragano non vi avesse buttato là, nel 1506, l'armata portoghese di Tristao da Cunha. E l'isola da lui prese quel nome, nell'Oceano Australe, tra il Capo di Buona Speranza e l'estuario del Plata, a tremila chilometri dal Capo di S. Thome presso Rio, che è la terra continentale alla quale è più prossima.

Nelle navigazioni veliere, dopo che fu segnata nei portolani, essa era qualche volta compresa nella rotta per farvi l'acquata o per rifornirsi di viveri freschi, situata com'è a sud degli alisei di scirocco, appunto nei paraggi in cui le navi incontrano quelle forti brezze occidentali che permettono loro d'oltrepassare il Capo di Buona Speranza. Ma il vapore l'ha del tutto esclusa dal-

le rotte normali, e solo per eccezione adesso qualche bastimento la raggiunge di poggiata.

Questa sua sperduta solitudine oceanica e il suo aspetto aspro e rupestre con un picco a cono d'oltre duemila metri quasi costantemente biancheggiante di neve ed incoronato di nuvole, han fatto scrivere a Rose Annie Rogers che lì « si prova la sensazione di vivere nella luna ».

***

Vi approdò qualche anno prima di morire, in compagnia di F. V. Ratti, il povero Morselli, a bordo d'un brigantino genovese. Il nostro poeta v'approdò senza incidenti, dietro ai suoi fantasmi di poesia, in uno di quei vagabondaggi alla vela ai quali lo spingeva l'immensa passione pel mare che egli seppe così profondamente infondere alla migliore creatura del suo sogno. Ma sul principio del secolo, nel 1824, un altro sognatore che vi approdò dietro ai suoi sogni d'arte, il pittore inglese Augusto Earle, sceso a terra per ritrarre qualche aspetto di quel bizzarro paesaggio di leggenda, vi rimase poichè il piccolo legno sul quale era imbarcato e che doveva portarlo al Bengala, era stato costretto dall'improvviso fortunale a

fuggire dall'isola, lasciandolo lì solo, mentre egli era sui picchi a caccia di panorami.

Quando s'affacciò dalle alture sulla baia, e la vide deserta, e scorse in distanza il veliero allontanarsi in preda alle onde, e capì, egli si sentì impazzire. Poichè calava la sera e l'istinto lo spingeva ad un qualsiasi rifugio per passarvi la notte, scendendo a valle scorse nella radura, o gli parve un'abitazione di tipo britannico, con la siepe intorno e qualche vaso di latte sopra una panca fuori l'uscio. Un cane abbaiò. E un uomo gli corse incontro e gli parlò in inglese....

Sulla deserta isola il Governo Britannico vi aveva mandato nell'agosto del 1816 un distaccamento di militari con le famiglie, dalla Città del Capo, che vi costruirono alloggi e batterie, a sorvegliare le rotte delle navi in quei paraggi, in vigile servizio poliziesco, per la preoccupazione che l'Inghilterra ha sempre avuto d'un colpo di mano a liberare il grande prigioniero di Sant'Elena.

Poi, dopo cinque anni, diventato lì ormai inutile, il distaccamento fu richiamato. Ma un caporale d'artiglieria, William Glass, che s'era coltivato nell'isola un podere, chiese ed ottenne dal suo Governo di rimanervi da padrone, con la sua donna e con i suoi sedici figli; e subito dopo at-

tratti chi sa da quale ignoto fascino, a lui si unirono due marinai, uno ch'era stato sul *Victory* a Trafalgar, un altro che aveva appartenuto alla guarnigione di guardia a Napoleone in Santa Elena.

La colonia aumentò. Nel 1825 erano già venticinque sull'isola. E poichè quasi tutti erano maschi, e le donne evidentemente occorrevano per l'incremento della colonia, si pensò bene di affidare ad un capitano mercantile la missione di procurarne qualcuna, negra, a Sant'Elena; come avvenne, per quanto delle unioni che ne seguirono pare che una sola sia stata feconda.

* * *

Prima appunto di questi connubi quel pittore inglese rimase abbandonato nell'isola, ed incontrò Glass che era il solo, allora, ad abitarla, con la sua famiglia. E vi restò poi in loro buona compagnia più di un anno, finchè un veliero poggiò all'isola e lo prese a bordo.

D'anno in anno la strana colonia dove non esistevano nè esistono tuttora leggi scritte, nè autorità pubbliche, nè proprietà perpetua, nè moneta, è andata progredendo ed aumentando an-

che per eccezionali vicende, fin ad avere quaranta marinai colà abbandonati da un corsaro americano nella guerra di secessione del 1863.

Nel 1885 v'erano sull'isola poco più di cento persone quando una tempesta ne affogò quindici dei più giovani, maschi e dei più validi, che si recavano a bordo d'una nave in rada per i loro consueti baratti. Nel 1892 erano in tutto 53 tra bianchi, negri e mulatti, in gran parte donne e bambini: nell'anno cioè in cui il nostro brigantino *Italia* la raggiunse in quelle tragiche condizioni e naufragò.

Accostata l'isola, dunque, l'*Italia* ne seguì il periplo a breve distanza da scirocco, allargandosi alquanto dalle roccie a fior d'acqua che son le sole in tutto il giro dell'isola che si scostano un poco da terra. « Pervenuti così in una relativa bonaccia di mare — scrive il comandante — tirammo lungo il bordo il canotto, mettemmo in acqua l'altra lancia, e, mentre l'equipaggio era occupato a imbarcarvi quelle poche provviste ed effetti che si trovavano sul ponte, dirigemmo per la spiaggia, a un sessanta metri dalla costa ».

Era già notte. Pioggia e vento violenti: e l'ondata del largo che rompeva con forza nella spiaggia... E l'equipaggio esausto, di fame, d'insonnia, e di fatica...

Tuttavia, abbandonato il bastimento, riuscirono ad agguantare con grandi stenti la riva sulle imbarcazioni. E il giorno dopo rinvennero in quella selvaggia solitudine il villaggio dei coloni di Glass.

Così incominciò anche per loro sull'isola la vita da Robinson , che durò quasi sei mesi, in perfetta armonia con gli abitanti, finchè una goletta inglese, la *Wild Rose*, che bazzicava in quei paraggi per fornire di viveri un manipolo di cacciatori di foche sulle deserte isole d'Alvarez, approdò a Tristan e li prese a bordo e li sbarcò a Capo Town; donde col piroscafo inglese *Conway Castle* fino alla Gran Canaria e con il *Vittoria*, italiano, rimpatriarono.

Non tutti però. Due marinai, Andrea Repetto e Gaetano Lavarello, camoglini, e il giovinotto di bordo Nazzareno Marciano, anconitano, vollero, ad onta d'ogni esortazione degli altri, rimanere sull'isola; Lavarello per ragioni di cuore e di fede, poichè, nell'orrore del pericolo, in un momento in cui ogni speranza pareva caduta, aveva promesso in un fervido voto alla Madonna che, se salvo, non avrebbe mai più lasciata la terra dove si fosse salvato.

La sua non fu promessa da marinaio, anche

perchè su quella terra trovò la ragazza del suo cuore in una nipote del caporale Glass. La sposò. E ancora adesso è là, vivente, padre di cinque figli e già nonno.

La moglie del missionario Barrow, che sostò qualche giorno sull'isola una ventina d'anni fa, scrisse d'uno di quei figlioli: « Dissi un giorno a Roberto Lavarello, ragazzo decenne ritenuto abile cuoco: — Puoi farmi una pagnotta di pane? — Annuì. E il mattino seguente apparve trionfante con un piatto sul quale v'era la pagnotta ricoperta dal tovagliolo che portava appuntata con lo spillo una bandierina italiana... *To which was pinned the Italian tricolour* ». Quel ragazzo, nato in quella sperduta isola dell'Atlantico, senza aver mai visto la lontanissima Patria di suo padre!

La stessa Barrow descrive il Repetto come un uomo intelligente, non alto di statura, capelli neri, colorito pallido, occhi leggermente strabici, d'umor gaio, abilissimo in tutti i mestieri fin a farsi gli abiti da sè, e studioso a suo modo dell'inglese da scriverlo male, ma certo in maniera intellegibile.

Nulla dice del Marcianesi, e non ne ricorda il cognome; il che fa pensare che quando ella capitò sull'isola quattordici anni dopo il naufra-

gio nel 1906, già da tempo il giovinotto del brigantino *Italia* era morto o era, più presumibilmente, ritornato in patria.

Uno dei naufraghi rimpatriati, Agostino Lavarello, cugino dell'altro rimasto sull'isola, ritiratosi nella sua Camogli dopo oltre trent'anni di navigazione, ha ora narrato le pittoresche vicende di quell'avventura in un gustoso libretto tratto dalle note del suo diario. Nella sua Camogli; dove, se l'occhio spazia sul mare oltre le rocce di San Rocco sino a Punta Chiappa, il suo pensiero vola ancora a quelle altre coste lontane, ben più inaccessibili e minacciose, e pensando ad esse gli appare l'ombra d'una dolce fanciulla bionda, Mary Glass, che egli aveva amato in quella selvaggia solitudine, non tanto però da scordare, come suo cugino, la patria per lei; la dolce fanciulla che, se non è morta, ora sarà vecchia e grigia ma che egli non sa ricordare se non bionda e fresca come allora, tanto da vederla ancora, con gli occhi dell'anima, come la ultima volta, « rientrare correndo al suo piccolo nido e volgersi per l'ultima volta con le mani protese nell'estremo addio ».

Tant'anni son passati: e ancora adesso l'isola è là, sperduta nell'Atlantico, senza leggi senza

governo e senza moneta; trenta famiglie di cui parecchie italiane dei Lavarello e dei Repetto; e nessun servizio regolare di vapori, e nessuna stazione telegrafica o radio: tanto che occorre ancora adesso almeno un anno e mezzo per uno scambio di corrispondenza.

UN CURIOSO CASO GIUDIZIARIO

Rimasto solo a guardia del vecchio brigantino a palo genovese che tuttora marcisce in tanti anni d'inerzia alla fonda nel porto di Paysandù sull'Uruguay, l'unico custode, Angelo Viacava, ormai è già uomo, ed era il mozzo della nave quando tant'anni fa essa da Cadice era scesa al Plata carica di sale.

Varato in Inghilterra col nome di *Langland*, il veliero era stato poi acquistato nel 1901 dai fratelli Balestrino di Nervi, che gli avevano dato il nuovo nome di *Maria Madre* e lo avevano mandato, l'anno dopo, a Paysandù.

Compiuta la discarica, il capitano, Emanuele Balestrino, comandante e comproprietario, riuscì facilmente e subito a trovare il nolo di ritorno, in pelli salate od altro equivalente in peso, per Falmouth o Queenstown o Plymouth porti

d'ordine, pattuendo trentacinque scellini a tonnellata da diminuirsi di uno scellino qualora prima della partenza fosse stato indicato il porto diretto europeo, continentale o inglese.

Il quale porto fu infatti precisato per Anversa appena imbarcata la merce, e quindi, fissato ormai il nolo secondo il pattuito a trentaquattro scellini, la nave era pronta a salpare gli ormeggi se gli agenti, mantenendo questo impegno sul quale non vi potevano essere dubbi se non per cavilli, avessero consegnato al capitano coi documenti di carico il terzo del nolo come d'uso.

Ma non vollero; e richiesero, fuori d'ogni diritto e d'ogni ragione, un ulteriore ribasso di tre scellini per tonnellata, che il capitano naturalmente negò e provvide come meglio gli fu possibile a far valere le sue giuste pretese.

L'evenienza di dover ricorrere alla giustizia in paesi lontani è stata in ogni tempo ed è l'incubo più grande per i capitani mercantili. Mille volte meglio per loro scapolare una tempesta che affrontare l'infido mare dei codici marittimi, sempre difficili, pieni di trabocchetti e di sorprese anche in patria, anche per gli uomini di legge, e resi ancora più complicati dalle difficoltà internazionali, dalle incertezze di competenza, dalla

ignoranza delle diverse procedure e dall'urgenza di provvedere, all'estero!

Tuttavia capitan Balestrino non si perse di animo, fiducioso nel suo buon diritto e nella equità dei giudici locali, per quanto stranieri per lui e nazionali per la parte avversa.

Ma il giudice di prima istanza gli dette torto chi sa perchè, forse solo per eccesso di protezione alla ditta nazionale, od anche per men confessabili ragioni; e il peggio si fu che quel responso, con procedura diretta e sommaria, fu sempre confermato in tutti i gravami che il capitano armatore italiano volle esperire. Cosicchè, passata in giudicato l'ultima sentenza, capitan Balestrino si vide intimare dalla capitaneria del porto, su istanza degli agenti, l'ordine di salpare entro tre giorni. Al quale ordine egli non volle ubbidire forte del suo buon diritto, e riaprì la contestazione giudiziaria.

Asprissima si protrasse ancora la contesa innanzi a quei tribunali, finchè gli agenti, passando di vittoria in vittoria, giunsero ad ottenere un ordine di consegna della merce.

Ma il capitano non voleva cedere. Egli aveva la coscienza d'aver ragione, considerava il responso dei giudici un sopruso che voleva farsi

alla sua bandiera, e resisteva ad ogni costo, pronto a tutto, anche a difendere il suo diritto con la forza.

Alla forza dovettero infatti ricorrere gli agenti, Bossio y Selves, e le autorità locali.

Una mattina, quando sapevano assente da bordo il comandante perchè trattenuto lontano da alcuni poliziotti ch'erano andati a chiamarlo, il capitano del porto si presentò a bordo del *Maria Madre* e con arroganza chiese ai marinai, lì rimasti di guardia, la consegna del carico.

I marinai naturalmente si rifiutarono. E allora il capitano ridiscese, dicendo che sarebbe subito tornato con alcuni militi e con gli scaricanti per provvedere senz'altro a viva forza.

Quei poveri marinai genovesi allora, soli, inermi, senza il loro capo, si videro perduti. Parve loro troppo grande responsabilità non impedire quella violenza. Ma che cosa essi potevano fare per impedirla?

Si consigliarono rapidamente tra loro, nell'imminenza che l'ufficiale tornasse, e decisero.

Presero la più grande bandiera nazionale che avevano a bordo, e la stesero per terra sul barcarizzo.

Avrebbe mai avuto il capitano del porto la te-

merità di calpestare il loro sacrosanto tricolore per passare? E se anche l'avesse fatto, avrebbe il loro Governo sopportato l'offesa senza reagire?

Quando infatti tornò l'ufficiale e vide la bandiera, non ebbe l'animo di calpestarla. Ma non la diede vinta agli Italiani.

* * *

Si ritirò in buon ordine e fece avanzare lungo il bordo del veliero la cannoniera *Tangarupà* dalla quale fu gettata una passerella tra le due navi; e così potè effettuarsi la discarica, togliendo ai nostri marinai ogni possibilità d'opporsi, sotto la minaccia dei soldati uruguayani che tenevano puntanti i loro valorosissimi fucili dalle murate della cannoniera.

Poi la vertenza ebbe ancora un seguito.

Un mese dopo tutto l'equipaggio dagli stessi fucili fu obbligato ad abbandonare la nave. Ma allora l'energico intervento del Governo italiano bastò a farli ritornare subito dopo a bordo di essa.

E qualcuno vi restò ancora a custodirla dopo molti anni, fin adesso, il nostromo Bartolomeo Sessarego e il cuoco Gerolamo Viacava col figlio

Angelo, che allora era un ragazzo, mentre il capitan Balestrino continuava pertinace nelle sue beghe giudiziarie.

La nave rimase a marcire nel remoto fiume uruguayano; fradici le manovre si spezzarono; a poco a poco si dovette disalberare; la tolda si spaccò lasciando penetrare la pioggia nelle stive; e i suoi guardiani invecchiavano, accampati nel quadrato di poppa, ingegnandosi a tessere reti e a pittar barche nel porto per campare.

Poi, una diecina d'anni fa, i due vecchi morirono, e restò Angelo, solo, a guardia del carcame.

Anche il vecchio capitan Balestrino è morto, ed i suoi figli, capitan Marco in Italia e capitan Pietro in America, continuano tuttora la titanica lotta per il buon diritto della loro casa. E tuttora l'ultimo Registro Navale mantiene nelle sue colonne, a pagina 1044, l'annotazione: « *Maria Madre* (ex *Langland*), brigantino a palo in ferro di 882 tonnellate, varato in Middlesbrough nel 1875, inscritto nel Compartimento Marittimo di Genova, armato dagli Eredi di Bartolomeo Balestrino »!

« VITTORIA »

Natale sul mare: la nave di Camogli *Fortunata Figari* nella mistica notte cristiana veleggiava quell'anno, 1904, a sud dell'Australia nello stretto di Bassa, fra la Tasmania e la Nuova Olanda, dirigendo in zavorra per New Castle dove doveva caricare per Jquique.

L'equipaggio, che aveva da poco consumato il tradizionale cenone tra l'allegria e la nostalgia, tutti sognando la casa tanto lontana e ripensando alle persone care che in quella notte certo ancor più acuto sentivano esse pure nell'anima il morso della lontananza, era salito sul ponte un po' per suggestione della ricorrenza, un po' anche perchè una fitta nebbia sul mare rendeva quanto mai pericolosa la navigazione nello stretto. E ognuno ficcava gli occhi, un po' perplessi, nella foschia, mentre tutti i segnali di prescrizione

eran fatti e la campana ininterrottamente suonava — campana natalizia... — quando dalla nebbia improvvisamente emerse prossima la sagoma nera d'un piroscafo!

La nebbia è il nemico peggiore dei naviganti anche sulle grosse navi moderne che quasi non temono più le tempeste. E molte volte non c'è cautela che basti. Il piroscafo, secondo le prescrizioni, doveva cedere il passo al veliero.

Sul veliero il comandante, capitan Giobatta Schiaffino, espertissimo lupo di mare, era intento alla sua manovra, sicuro di non sbagliare. Ma sbagliò l'altro, e l'urto fu inevitabile.

L'enorme bompresso della grossa nave in ferro passò sul ponte del piroscafo, a falce, abbattendo e spazzando fumaiolo e soprastrutture, ed uccidendo il comandante, il secondo e il timoniere ch'erano sulla plancia e nella sala nautica.

Salì nella notte un urlo dalle due navi. Subito le due navi si scostarono, ognuna provvedendo d'urgenza alle proprie avarie.

Il piroscafo, ch'era il *Conjee*, inglese, aveva avuto la peggio, ed era così malconcio da trovarsi nell'assoluta impossibilità di manovrare, mentre il veliero, oltre al bompresso ed all'alberetto di trinchetto spezzati e alla stiva prodiera alla-

gata, non aveva altre avarie rilevanti nè alcun uomo ferito.

Superato il primo sbigottimento, la scena divenne sempre più drammatica.

Nel silenzio della notte nebbiosa, di quella notte in cui l'animo di ognuno sperava cullarsi nella nostalgica tenerezza della festa cristiana, alte grida s'udivano d'invocazione e di disperazione. I passeggeri, oltre 160, che il piroscafo portava dalla Nuova Zelanda a Melbourne pel Natale, in preda al più grande spavento scompostamente s'agitavano e chiedevano aiuto. La nebbia, che ingigantiva e sfumava le sagome ed attenuava la luce dei fanali, rendeva il quadro più fosco, mentre la morte del comandante e del primo ufficiale ancora più aveva gittata a bordo, in un momento così grave, lo scompiglio.

Capitan Schiaffino tenne i suoi nervi a posto. Capì subito che, per quanto in avaria, egli non poteva lasciare l'altra nave, con tanta gente a bordo, al suo destino. Non c'era tempo da perdere. La critica condizione non consentiva soste, nè tentennamenti.

E allora egli fece quello che mai s'era verificato negli annali navali. Egli, col suo veliero avariato, prese a rimorchio il piroscafo.

I suoi uomini si prodigarono senza risparmio. L'abilità marinaresca dei nostri marinai gigantegggiò in quella triste notte natalizia. E così, cautemente, riducendo la velocità a qualche miglia, la nave italiana riuscì a portare in salvo, persone e beni, il *Conjee* fino alla bocca del porto di Melbourne dove subito accorsero i rimorchiatori.

* * *

Il fatto ebbe in Australia, nella stampa e negli ambienti marinari, i più favorevoli commenti e le più ampie lodi all'esperto capitano genovese. Ma perchè naturalmente dovunque gli affari sono affari, l'armatore del *Conjee* anzichè mostrarsi grato come doveva alla nave che aveva saputo evitargli una perdita tanto maggiore, le negò il compenso che le spettava. E allora capitan Schiaffino dovette correre a Londra per assistere la sua ditta armatrice nella causa che essa fu costretta ad intentare all'altro.

Ed ebbe vittoria completa, poichè l'armatore inglese oltre ai danni ed alle spese di rimorchio, fu condannato anche a pagare un premio di oltre mille sterline.

Quando il Presidente della Corte dell'Ammiragliato lesse questa sentenza aggiunse rivolto allo Schiaffino con una leggera amarezza, testualmente: « Peccato che siate straniero. Voi avreste dovuto essere un capitano britannico! »

D'allora gli armatori della *Fortunata Figari* cambiarono nome alla loro nave, e la chiamarono *Vittoria*.

COME IN UNA NAVE DA GUERRA

La nota ministeriale diceva: « Sia rimproverato il capitano Flavio Faggioni al comando del piroscafo *Ansaldo I* per non essersi attenuto alle precise raccomandazioni, specialmente in un porto neutrale dove notoriamente si trova un centro dello spionaggio nemico, avendo egli colà ammesso a bordo visitatori la identità dei quali non gli constava esattamente, ed avendo ordinato di far loro vedere le artiglierie del piroscafo ».

Un cannoniere infatti aveva riferito alla commissione inquirente che nel pomeriggio del 12 maggio 1918 in quel porto della Spagna il comandante aveva ordinato di far vedere a due borghesi, che si spacciarono per ufficiali spagnoli, i cannoni esistenti a bordo, ma che egli, eseguendo l'ordine, non aveva detto loro la verità sul funzionamento e l'efficacia di quei cannoni, moder-

nissimi, e che in ogni modo essi lo avevano ringraziato ed invitato alla corrida, il quale invito egli cortesemente non aveva accettato.

Quando gli fu comunicato quel rimprovero, capitan Faggioni si morse le labbra, ma nulla disse a discolpa. Aveva torto. In buona fede, per la consueta buona fede che hanno in certe cose i marinai, aveva per gentilezza annuito a quella richiesta. Non doveva farlo. Ma ormai indietro non poteva tornare. Nessuno del resto aveva dubitato della sua buona fede. Comunque, non gli sarebbe mancata, pensò, l'occasione di dimostrarla coi fatti. Ed aspettò il momento.

* * *

Passò qualche mese.

Quel giorno, il 25 d'agosto, il comandante Faggioni era in plancia quando un timoniere di vedetta gl'indicò non senza preoccupazione un punto nero lontano; e, fissando il binocolo nella direzione indicatagli, si convinse della realtà.

Egli si riteneva ormai fuori pericolo. Aveva attraversato il Mediterraneo e l'Altlantico da Genova, d'onde era partito in zavorra, con ogni cautela, vigile ad ogni sospetto, e per fortuna

nulla egli aveva incontrato. Ora si trovava a un giorno da Filadelfia, dov'era diretto, e si considerava quindi fuori dalla rotta e dagli agguati dei sommergibili; eppure, quel punto nero avvistato a un cinque miglia di prora, che ormai si profilava nettamente nel campo del suo binocolo, era un sommergibile indubbiamente.

Nemico? Chi sa.

Meglio comunque esser pronto. Ed ordinò senz'altro « a tutta forza », e manovrò in modo di aver contemporaneamente campo libero ai tre pezzi, ai famosi tre pezzi mostrati ai borghesi nel porto spagnolo, dei quali il piroscafo era armato. E agli uomini: « Ognuno a posto di combattimento ».

Presto il sommergibile tolse ogni dubbio. Manovrò infatti a tagliare la rotta del piroscafo, anche per tenerlo lontano dalla costa stringendolo verso l'oceano, ed appena gli fu possibile aprì il fuoco.

Così fu ingaggiato il duello.

Il piroscafo prese caccia alla massima velocità. Serenamente il personale di macchina mantenne le caldaie alla massima pressione, impedendo così che il sommergibile potesse, come voleva, diminuire la distanza.

Ma pure a tanta distanza i colpi nemici piovevano intorno al piroscafo che tentava ogni sforzo ed ogni abilità di manovra per sviarli zigzagando. Tutti in coperta, come il più allenato equipaggio da guerra, eseguivano gli ordini sotto quel grandinare incessante di colpi, senza scomporsi.

Anche i cannonieri ai tre prezzi aggiustavano come potevano il loro tiro, con pezzi di tanto inferiori a quelli del sommergibile, due da 102 ed uno da 76 contro gli altri da 162 e da 170, spesso rilevando i propri colpi caduti assai prossimi al bersaglio.

Ma ormai i tiri nemici non sbagliano più. Passano sul bordo tutto spazzando. Già qualcuno è ferito. Un cannoniere è colpito gravemente, ma resta tuttavia al pezzo, ancora, per felina tenacia di volontà, finchè stramazza. Molti ora sono i feriti. E nessuno mai perde la sua calma.

Due pezzi sono smantellati. Il terzo è riscaldato fortemente e le munizioni sono per essere esaurite. Ormai il piroscafo è quasi ridotto al silenzio. E il sommergibile è riuscito ad accorciare la distanza; o così pare.

Il comandante del piroscafo ritiene adesso perduta la partita. Fa buttare in mare i documenti

riservatissimi e gli otturatori. E poichè ai segnali di soccorso nessuno risponde, ordina d'esser pronti per ammainare le lance.

Ma ora anche il sommergibile, che sembrava si fosse un poco avvicinato, non spara più. Che voglia avvicinarsi ancora per intimare la resa?

L'ultimo colpo è sparato dal piroscafo che continua la sua rotta a tutta forza.

A tutta forza: e su in coperta è la rovina. Si apprestano le prime cure ai feriti come si può. Ma nulla si trascura perchè tutto proceda come meglio continuando a prender caccia.

Quasi tre ore di corsa e di combattimento. I superstiti sono esausti, ma non vorrebbero arrendersi. Se avessero ancora munzioni preferirebbero cadere tutti sull'unico pezzo, ma non ammainare le lance.

E procedono alla massima velocità.

A un tratto il sommergibile si ferma. Poi subitamente scompare.....

Perchè mai? Che qualche colpo bene aggiustato l'abbia obbligato ad immergersi; o l'abbia affondato?

Il piroscafo non sa darsene ragione. Comunque, per la coraggiosa condotta del comandante

e di tutti i suoi uomini, la sera di quello stesso giorno raggiunge coi suoi mezzi il suo porto di destino. Capitan Faggioni ripensa al rimprovero inflittogli, ripensa alla sua buona fede sorpresa da quegli accidenti di pseudo-spagnoli, e sorride.

PER SALVARE LA NAVE

Il convoglio era partito da Biserta il 2 di maggio 1918, e per due giorni la navigazione era proceduta regolare, nella formazione prestabilita, a distanze serrate, senza incidenti. Il mare era alquanto agitato: pioveva.

Ma al terzo giorno uno degli undici piroscafi, l'*Arrammoor*, alzò il segnale « Avvistamento sommergibile in direzione W »; segnale subito ripetuto da tutte le navi del convoglio.

Il comandante dell'*Alberto Treves*, ch'era in seconda fila, capitan G. Profumo, dispose immediatamente, come doveva, che fosse fatta la massima attenzione nel servizio di scoperta, ed ordinò ai cannonieri d'essere pronti al pezzo.

E poichè, seguendo il capo-convoglio, tutte le navi accostarono quattro quarte a sinistra, egli non dubitò che il capo avesse avvistato il sommer-

gibile di prora a dritta. Infatti, scrutando le acque in quella direzione, potè facilmente anche egli avvistare a circa duecento metri di proravia al traverso un periscopio ben alto, e poi la scia di un siluro che dirigeva verso la sua nave. Diede quindi tutto il timone a dritta, ordinò ai cannonieri d'iniziare il fuoco, e intanto seguì attentamente la scia del siluro per cercare di scansarlo, o almeno di scansare il locale delle macchine, ma la distanza tra punto di lancio e bersaglio era troppo breve ed il rilevamento troppo grande dalla prora perchè la manovra ottenesse tutto l'effetto voluto.

Riuscì comunque a prendere il colpo a poppavia del locale di macchina. Il siluro, dopo circa mezzo minuto dal lancio scoppiò producendo una larga falla nello scafo, mentre i cannonieri aprivano il fuoco contro il periscopio che s'allontanava rapidamente incolume e scompariva.

* * *

Il capitan Profumo fece subito sondare le sentine e potè constatare che una sola stiva era allagata. Quindi procedette a tutta forza col convoglio, segnalò al capo l'incidente occorsogli, e

provvide a far riparare i fili dell'aereo rottisi in conseguenza della scossa.

« Rilevo — scrisse poi nel suo rapporto — in tutti a bordo una serenità indescrivibile; nessuno si è neppure avvicinato ai paranchi delle imbarcazioni, che, per altro, erano perfettamente pronte ».

Pur troppo però, dopo meno d'un'ora, i continui periodici sondaggi delle stive avvertirono che l'acqua non solo nella stiva sfondata era salita a mezza altezza, ma che incominciava anche ad invadere l'attigua. E intanto la poppa principiava a sommergersi, senza che a nulla valesse il getto a mare di tutte le botti che erano in coperta.

* * *

Allora il capitano ebbe dal capo l'ordine di far rotta per la costa, scortato dalla vedetta francese *Suze Marie*, e di procurare di raggiungere il porto di Cartagena qualora riuscisse a mantenere il piroscafo a galla.

Ma l'acqua, malgrado tutte le pompe in moto, montava inesorabile nelle due stive e la poppa continuava ad abbassarsi.

Tutto l'equipaggio era nell'ansia di tener su

la nave che affondava; tutta la sua fatica e la sua passione era nell'eseguire rapidamente ed incessantemente ciò che occorreva per riuscirci, quando un nuovo attacco sottomarino rimise in subuglio il convoglio e la nave ferita.

Capitan Profumo, senza scomporsi, dispose nuovamente, ad onta di tutto, le cose a bordo come nel primo attacco, facendo però indossare le cinture di salvataggio ai suoi uomini poichè il piroscafo trovavasi in condizioni precarie di riserva di spinta di galleggiamento per l'allagamento delle due stive poppiere. Ma non riuscì ad avvistare il periscopio.

Le altre navi cannoneggiavano intensamente. Quelle di scorta manovravano e lanciavano qualche bomba.

E l'*Alberto Treves* continuava a fatica la sua rotta.

Dopo qualche minuto tacquero le artiglierie. Tutte le navi del convoglio apparvero questa volta incolumi. Ma le condizioni di quella ferita peggioravano sempre più.

La stiva squarciata era allagata ormai completamente; l'altra era piena a metà, e già dalla paratia che la divideva dalle macchine l'acqua incominciava a filtrare.

Il comandante ordinò di pompare le sentine di macchina, e dispose doppia guardia innanzi ai forni per tener sempre la massima pressione.

Se le macchine si fossero fermate, era la fine.

L'acqua di refrigerazione, poichè la scossa del siluramento aveva danneggiato il condensatore, andava in caldaia con l'acqua di alimento. Occorreva perciò provvedere anche ad opportune estrazioni per mantenere l'acqua a livello.

In queste condizioni fu avvistato Capo Palos.

* * *

Riuscirà la nave a raggiungerlo prima di colare a picco? Ora entrambe le stive sono piene, e la coperta di poppa è tanto sommersa che il mare vi frange sopra incessantemente.

Però l'acqua in macchina, per effetto delle pompe, si mantiene stazionaria, e il piroscafo, per quanto appoppato, appare abbastanza in equilibrio.

Questo incoraggia il comandante, e lo spinge a giocare l'ultima carta.

Azzarda. Non va a Capo Palos; prosegue per Cartagena dove il bastimento, se vi giunge, potrà investire in condizioni migliori pel recupero.

La prora è altissima sul mare, contro il vento. La velocità è ridotta a quattro miglia. E la poppa ancora s'immerge.

Un ultimo sforzo. Un'ultima prova richiesta all'abilità del comando ed all'abnegazione degli uomini di bordo.

Vincono! La nave condotta con somma maestria entra nella rada di Cartagena e, dopo oltre un'ora di manovra difficile e rischiosa, va ad adagiarsi sopra un banco di fango, assicurata di prora con due cavi a due boe del porto.

* * *

« Sento in ultimo il dovere, conclude il rapporto ufficiale del capitan Profumo, di far rilevare il contegno esemplare di tutto l'equipaggio che si è comportato durante l'attacco come se si trattasse d'una manovra ordinaria, e che ha dato prova di calma, di serenità e di sangue freddo veramente degni d'encomio se si pensi che la nave, carica, ebbe a percorrere oltre cinquantacinque miglia con due stive piene d'acqua, con filtraggio nel locale di macchina e con la poppa in coperta al pari d'acqua. Eguale encomio devesi ai cannonieri che mai si allontanarono dal

pezzo, anche nei momenti più critici, e al radiotelegrafista che rimase all'apparecchio, mentre il contegno degli ufficiali fu pari alle circostanze e a tutti fu premio la soddisfazione d'aver condotto a salvamento la nave in sì difficili condizioni. « Cet heureux résultat — ha infatti segnalato al Ministero della Marina l'Addetto Navale Francese — est du aux belles qualités dont a fait preuve, en cette circostance, le capitaine et l'équipage de l'*Alberto Treves*. Le Gouvernement français tient à les signaler à l'Amirauté italienne »!

* * *

Ma il destino di guerra dell'*Alberto Treves*, malgrado tutto, era inesorabilmente segnalato.

Il mattino del 3 ottobre dello stesso anno, a circa duecento chilometri da Nautuchet, un altro siluro di sommergibile nemico lo raggiunse e questa volta senza via di scampo.

Poichè le circostanze non permettevano di far altro, l'equipaggio si filò in tre lance e s'allontanò, mentre il sommergibile finiva il piroscafo a cannonate.

Le lance navigarono di conserva per un poco. Poi furono separate dal mal tempo.

Quattro giorni dopo quella dov'era il comandante riuscì ad avvisare un convoglio, e i naufraghi furono tratti in salvo dal piroscafo americano *Orizaba*. Ma delle altre due non si seppe più nulla: scomparse nell'eterno mistero dell'oceano.

SOLO, NELLA TEMPESTA

Quando i piloti, chiamati d'urgenza a Sulina, giunsero alla bocca di Chilia e la superarono affrontando con audacia e con perizia la furia delle acque e del vento, d'un subito si videro innanzi il brigantino come una nave fantasma col trinchetto poco murato, coi pennoni non orientati, con tutte le vele in disordine e con una sola gabbia ed una veletta di straglio.

E si fermarono tra lo sbigottimento e l'ammirazione. Intanto il veliero, così poco invelato, con forte vento di tramontana maestro, orzò tutto per diminuire di velocità ed attendere i soccorsi.

* * *

Era un brigantino ligure, il *Luigi Mursi*, di quasi duecento tonnellate, che, partito da Livor-

no pel Danubio, in Mar Nero era stato sorpreso dalla tempesta e dalla tormenta mentre navigava per avvicinarsi alla foce di Sulina in vista dell'isola dei Serpenti.

Il tempo era oscurissimo; la neve turbinava senza soste; gli uomini, tutti al posto di manovra, non reggevano al freddo e alla fatica.

Il comandante, capitan Nicolò Gazzolo di Nervi, tentò prima d'avvistare la foce e d'accostarsi, ma poi, ritenendolo impossibile con quel tempo, fece ammainare il parrocchetto e prendere una mano di terzaruoli.

Navigò così, cappeggiando, nel turbinio del nevischio tutt'il giorno, con la speranza d'una sosta e d'una schiarita.

Ma il tempo rimase implacabile. E la furia degli elementi e la foschia crebbero tanto, mentre annottava, che il bastimento nel virare per cambiare di mura si trovò improvvisamente in secco presso la bocca di Chilia.

Gli uomini di bordo erano stanchi ed esasperati. Il capitano non sapeva più come fare per calmarli e per rincorarli.

Rimasero tuttavia fino a sera occupati ad imbrogliare le vele, mentre qualcuno esortava ad abbandonare la nave per mettersi in salvo al più

presto raggiungendo la spiaggia più vicina. Ma poi, quando venne la notte e nulla più ormai era possibile tentare nel buio, non poterono che fermarsi a bordo, ad aspettare che la notte passasse.

* * *

All'alba ammainarono le lance e tentarono ancora qualche sforzo per disincagliare la nave, ma non riuscirono a nulla. E il pericolo aumentava.

Si sarebbe forse potuto tentare di stendere almeno un ancorotto, come suggeriva il capitano, ma gli uomini, disfatti dalla lunga fatica, sfiduciati dai lunghi tentativi infruttuosi, si rifiutarono di farlo.

Seguì una scena drammatica tra capitano ed equipaggio. Il capitano, esauriti tutti i mezzi energici per riprenderli, passò a pregarli, a scongiurarli, richiamandoli al dovere di tutto tentare, con qualsiasi pericolo anche mortale, per la salvezza della nave affidata alla loro perizia ed al loro coraggio. Ma essi, ritenendo ormai inutile ogni sforzo, anzichè rischiare la vita per la nave, preferirono abbandonarla e salvarsi.

S'allontanarono quindi sulle imbarcazioni verso Sulina.

Ma il capitano non volle seguirli. E rimase solo sul brigantino in balia delle onde, per giocare ancora un'ultima audacia disperata ed aspettare che venisse un lontano ipotetico aiuto, o a morire al suo posto.

Il vento rinforzava da tramontana.

Egli, raccolte tutte le sue forze e tutta la sua esperienza di navigatore, per un ultimo tentativo di disincaglio braccia la maestra a collo così che la vela, ricevendo il vento di fronte, porta in pieno a rovescio. S'ode un tormentoso scricchiolio degli alberi alla scassa; s'ode un prolungato crocchiare di tutto lo scafo in ogni connessura. La nave si muove un poco, dà un balzo, galleggia. E allora il capitano cambia naturalmente la manovra; e da solo, riacquistando come per miracolo la portentosa agilità di quando era ragazzo, molla, alza, borda , braccia le poche vele che ritiene indispensabili per resistere fin che giungano i soccorsi che già vede profilarsi lontano nella barca dei piloti, la quale a fatica si avanza da Sulina. Pone la barra sotto e stringe le mure a sinistra...

E così i piloti si trovarono dinanzi il veliero, come una nave fantasma, disordinatamente invelata, ma ormai libera dalla morsa dell'incaglio e

pronta ad essere portata in salvo al più prossimo approdo.

Per essi la manovra non fu facile a guadagnare il bordo, nella furia del mare e nella difficoltà di governo della nave. Tuttavia, dopo sforzi inauditi, riuscirono ad agguantare un cavo, e, saliti uno ad uno sul veliero, a dirigere da San Giorgio all'isola dei Serpenti, dove aspettarono che la tempesta passasse per raggiungere la foce di Sulina.

Fu così che capitan Gazzolo divenne famoso nell'estuario del Danubio e nei paesi della sua Liguria.

PESCATORI

Il ricordo è ancora vivo tra i pescatori di Palermo, per quanto siano già passati tant'anni; vivo perchè ogni volta che il mal tempo di mare, in inverno, diventa uragano, le famiglie dei pescatori sorpresi al largo vivono sulla spiaggia la stessa ansia mortale di quelle altre famiglie d'allora, e spesso la sciagura ne colpisce qualcuna, come quelle altre, in quel lontano gennaio.

Li piangevano tutti per morti! Da sette giorni la bufera imperversava senza soste. Molte barche, tutte le barche da pesca erano riuscite, prima, a ritornare in porto e ad agguantare gli ormeggi, ma quella, solo quella non era tornata, non s'era vista lontano, nessuna notizia aveva dato dalle spiagge prossime.

Qualcuna dei ritornati l'aveva incontrata al largo, mentre il vento imperversava.

— O, compar Onorato, non torni a Palermo?

La voce l'aveva dispersa il vento. La risposta non era venuta. Ma ben si capiva che anche per quella barca gli uomini alla vela e al timone facevano ogni sforzo per dominare il vento e il mare e mettere la prora verso il ritorno.

Poi l'una non vide più l'altra barca: ognuna intenta a vincere per sè il pericolo mortale.

* * *

Al settimo giorno, quando il mare finalmente s'era placato, una bilancella che approdò a Palermo ne portò tre di naufraghi, di quella barca.

E furono essi a descrivere l'odissea e la morte degli altri.

Lottavano disperatamente nella paurosa solitudine della tempesta, contro la furia degli elementi implacabili. Un'onda enorme ogni tanto, quando il loro minuscolo guscio per un momento si traversava al mare, inondava da poppa a prora la coperta passando. Gli uomini evitavano quasi per miracolo d'essere spazzati via dall'ondata. Restare alla barra per governare come che

sia era quasi impossibile. Ad una ad una le sartie si spezzarono. L'albero svettò per un poco scricchiolando alla scassa, e poi s'abbattè con fracasso sul bordo, e per poco la barca non s'affondò. Ancora per un poco lo scafo balzò sulla cima delle onde come sul picco d'una montagna, precipitò a valle, rimase alla deriva, in balia del mare.

Gli uomini, incapaci ormai di nulla più tentare per la loro salvezza, si tenevano stretti alla murata aspettando la morte. E la guardavano in faccia, atterriti, ad ogni colpo di mare. Il vento e i marosi ululavano intorno. Pioveva. La bassa cappa del cielo, plumbea, tetra, opprimente, di tratto in tratto si schiariva al guizzo d'un fulmine; poi si faceva più scura. E calava la sera.

* * *

Passarono la notte atterriti, così, sull'estremo confine del regno della Morte, tra onda ed onda, sempre lì lì per essere travolti, senza speranza di salvezza, resistendo quasi per suprema irrisione.

All'alba un violentissimo colpo di vento capovolse la barca a una ventina di miglia dalla spiaggia di Bonagia. I sette uomini, appena in mare, ebbero tuttavia ancora la forza d'aggrapparsi al-

la chiglia; ed uno di loro, Guarino, reggeva in braccio il figliuolo, settenne, che, come s'usa nelle famiglie dei pescatori, quella volta aveva seguito il padre alla pesca.

Un'onda strappò il fanciullo dalle braccia paterne e lo travolse. Subito il padre si tuffò, lo raggiunse, lo riportò a fatica presso il battello capovolto. Il fanciullo si tenne per un poco aggrappato alla chiglia, ma non ebbe la forza di resistere; fu ripreso dal mare. E il padre ancora si rituffò, e riassommò una volta, solo... I compagni lo videro per un momento annaspare sull'acqua dando sangue dalla bocca e dal naso. Poi scomparve e non lo si vide più.

* * *

Gli altri riuscirono con grandi stenti a raddrizzare la barca, che, per quanto piena d'acqua, rimase a galla. E in essa ripresero ad aspettare la morte.

Il padrone, Onorato Virduci, insofferente di quell'attesa passiva, perchè il mare s'era un poco calmato arditamente si buttò a nuoto sperando di raggiungere la spiaggia. Folle speranza suggerita dalla esasperazione!

Gli altri rimasero a soffrire, in fame e in freddo, disperatamente.

Il terzo giorno uno ne morì, Giacomo Scarpaci. Nel quarto i superstiti videro avvicinarsi il fumo di un piroscafo; lo seguirono con gli occhi spenti e col cuore; con l'ansia del cuore affrettarono la marcia della nave, ma, quando pareva che venisse proprio su loro la videro accostare a dritta e allontanarsi deviando di poco la rotta...

L'ultima speranza cadeva; ed anche un altro di loro, Francesco Civello, moriva in quel giorno.

Gli ultimi tre rimasero ancora in quell'agonia. Ormai attendevano la sorte degli altri, supinamente rassegnati, senza più un filo di speranza. Avrebbero anzi voluto troncare violentemente le loro atroci sofferenze, ma non ebbero l'animo di farlo.

Aspettavano semplicemente che la Morte venisse a ghermirli, anche loro, come gli altri.

* * *

Ma il settimo giorno di quella tremenda odissea, poichè così aveva scritto il destino, una bilancella, che aveva nome *Santa Maria di Porto-*

salvo, veleggiando a trenta miglia da Alicudi, li scorse.

Spirava vento fresco di tramontana maestro, e il mare era ancora agitato.

Subito il capitano, padron Ciccio Zagaglia, mise la prua sul rottame, manovrò con perizia e con fatica per accostarlo, e quando gli fu prossimo due suoi marinai, Luigi Bruno e Pietro Mandarino, si cacciarono in mare raccomandati a una cima filata per mano, e riuscirono a nuoto a raggiungere la barca ed a portare in salvo i tre superstiti.

Boccheggiavano... Ma la loro forza d'animo e le cure dei compagni valsero a strapparli alla Morte e a ridarli ai loro cari che ormai li piangevano perduti nella casa diserta.

Un mare idilliaco lambiva azzurrissimo e piatto le rive chiomate d'aranci della Conca d'oro.

NEL CUORE DELLA NAVE

Il capo macchinista, Guido Fassino, svegliato dal colpo di cannone si precipitò in coperta dove incontrò subito il comandante, capitan Francesco Campodonico, che correva verso il ponte di comando.

Guardò sul mare: il bagliore d'un secondo colpo di cannone e una vaga imprecisa macchia scura appena percettibile tra le brume dell'alba all'orizzonte gli rilevarono il sommergibile nemico, lontano, a proravia. E discese immediatamente in macchina, al suo posto.

Il piroscafo *Harlaw*, delle matricole di Genova, navigava quel giorno, il mattino del 31 gennaio 1918, con rotta al largo da Marsiglia per Spezia, carico di carbone. Era senza scorta poichè la vedetta francese, che l'aveva accompagnato fuori del porto, l'aveva poi lasciato nella

notte; e poichè, sull'alba, l'orizzonte era fosco e si pensava che la scorta dovesse tornare, la gente di guardia era tutta intenta a scrutare il mare quando avvistò a proravia del traverso a sinistra una forma bassa, indefinita, che fece pensare fosse o appunto la scorta o una torpediniera di pattuglia; ma il dubbio durò appena qualche secondo poichè subito un colpo di cannone a palla, ben diretto al piroscafo, svelò essere quella forma un sottomarino.

Immantinenti fu ordinato il fuoco; si alzò all'albero di maestra la più grande bandiera nazionale che era a bordo; si mandò gente di rinforzo in macchina al governo dei fuochi e ad accendere la calderina per aumentare la velocità; si costituirono le catene di uomini per il passaggio delle munizioni.

E così fu iniziato l'impari duello.

* * *

Disceso immediatamente in macchina, il capo macchinista dispose tutto quanto era necessario per imporre alla motrice il massimo sforzo, e mandò in coperta a disposizione del comando gli uomini superflui trattenendo i soli indispensabili.

Egli stesso distese le manichette d'innaffiamento manovrando personalmente le valvole per garantirsi da ogni possibile errore; dal fuochista rimasto al suo posto fece aumentare la lubrificazione; e, appena in pressione la calderina, fece alimentare con essa tutti i meccanismi ausiliari riuscendo, così, con ogni accorto sforzo a strappare ancora a quel vecchio piroscafo una velocità d'oltre quattordici miglia.

Ma il sottomarino, più veloce, dando caccia, s'avvicinava sempre più... I colpi si seguivano nutriti. Tutta la gente al posto di combattimento si prodigava con entusiasmo e con serenità, per vincere comunque in quella lotta mortale. Il comandante, in plancia, era intento a studiare la rotta più conveniente, seguito nei comandi dal timoniere, che obbediva senza nessun segno di preoccupazione, calmo come in una ordinaria manovra. Tuttavia dal radiotelegrafista, per ogni evenienza, fece lanciare i segnali di soccorso.

E in macchina Fassino faceva quanto poteva per rispondere alle occorrenze del momento. Su richiesta del radiotelegrafista aumentò la tensione della corrente non ostante che le valvole di sicurezza del cilindro della motrice scaricassero abbondante vapore nel locale di macchina, dato lo

sforzo insolito, assordando, e peggiorando le condizioni di visibilità.

La motrice aumentò il suo passo da settanta ad oltre ottanta giri. Egli stesso ne contava i giri di minuto in minuto.

L'ansia di far bene, di fare tutto quanto era possibile, lo strappava ad ogni altro pensiero. Il ricordo della vecchia mamma anzichè commuoverlo intenerendolo, lo spingeva a far meglio, a sacrificarsi pur di compiere intero il suo dovere senza preoccuparsi della sua vita e dei suoi affetti.

Ma il fatto di dover rimanere lì, chiuso, senza nulla vedere, senza partecipare con lo spasimo degli occhi alla battaglia, nel pericolo di minuto in minuto d'essere inghiottito con la sua nave dal gorgo senza più un ultimo sguardo all'azzurro e alla vita, un ultimo saluto ai suoi compagni e al mondo, lo opprimeva. Eppure doveva rimanere inchiodato lì, chiuso, nel cuore della nave.

Indistintamente sentiva le voci degli uomini intenti ai pezzi e alle manovre tra il tuonare delle artiglierie. Ma gli sembrava che nulla di grave fosse ancora successo al suo piroscafo.

Nulla infatti, ancora, di grave. Il combattimento durò così per oltre un'ora, nella quale il

piroscafo sparò dai suoi due pezzi da 76 duecento colpi, e poco meno il sommergibile da un 152 prodiero, finchè uno di questi, finalmente più aggiustato e più vicino nella lotta disperata di velocità, colpì la nave nel locale di macchina. Poi un altro. Poi un altro...

Del primo qualche scheggia sfiorò appena il capo macchinista e il fuochista, e andò a morire nel fasciame delle caldaie.

I due uomini si guardarono senza parlare. Per un momento rimasero interdetti. E ripresero il loro lavoro.

Ma subito dopo il secondo proiettile venne a sfondare la cabina del fuochista. E il terzo, scoppiando vicinissimo alla poppa, arrestò quasi la motrice nel suo sforzo inane.

Poi la motrice fu colpita in pieno da un altro proiettile che, esplodendo, crivellò di scheggie infocate la manica a vento che stava prossima, in alto, al capo macchinista senza produrgli alcun danno.

Si udirono due colpi violenti.

La macchina, colpita, perdeva rumorosamente vapore, ma riusciva a conservarsi ancora in moto, ancora alla velocità di un quindici giri. In-

vece la dinamo si fermò quasi del tutto, nè valse ogni tentativo a farla più funzionare.

Nel locale di macchina, invaso rapidamente dal vapore, riusciva ormai impossibile vedere e sentire. Solo per l'estrema secchezza dell'aria e per l'eccezionale temperatura esterna si potè ancora resistere, e per uno sforzo immenso di volontà.

La nave sbandava.

* * *

Fassino ebbe un esasperante momento di dubbio.

Nella incertezza sull'entità dell'avaria e sulla possibilità di tenere ancora in moto la macchina per quanto a velocità ridotta, rimase tuttavia al suo posto, e poichè molte voci, appena percettibili in tanto strepito, dalla coperta gli gridarono di fermare, egli, nel sospetto che l'invito fosse determinato da un inconsulto atto affrettato dell'equipaggio, mandò il fuochista, mezzo asfissiato anche lui, a prendere ordini diretti dal comandante.

Poi egli stesso, come potè, salì sulle prime griglie di macchina cercando di farsi esatto conto delle avarie prodotte dal nemico, che continuava implacabile il suo tiro.

Così vide che il coperchio del ricevitore della media pressione e il tubo di vapore e tutti gli ausiliari di macchina e di coperta compreso un frenello del timone erano rotti.

Scese.

L'acqua in caldaia diminuiva con inquietante rapidità. La pressione era a 130°. La macchina avrebbe potuto si e no funzionare ancora per qualche quarto d'ora.

Nell'ambiente saturo di vapore che impediva di vedere e di udire a un passo di distanza, egli s'accostò al telegrafo meccanico: la lancetta era sul « ferma ».

Rispose all'ordine, e chiuse la valvola.

La macchina, per l'abbrivo del piroscafo e per effetto del « vuoto », ruotò ancora a circa dieci giri.

Intanto il locale s'era un po' rischiarato, mentre il capo rimaneva lì, in attesa di nuovi ordini, di ripresa o del « finito ». Poi, nulla più udendo fuor che il fruscìo dei proiettili nemici, pensò di salire in coperta ad assumere direttamente notizie, ma a metà scala uno scrupolo lo assalì; e ritornò indietro, per la eventualità di ordini urgenti trasmessi dal ponte di comando. Nulla. E riprese a salire le scale.

Allora una voce lo fermò a mezzo: « la macchina muove ancora! ».

Ridiscese; e questa volta ebbe rapido il presentimento di non dover salire mai più.

Data la mancanza di vapore riuscì con un violento sforzo a mettere, a mano, i settori prima sulla marcia indietro, poi nel centro. La sua opera di direttore di macchina era finita.

In coperta incontrò subito il comandante, al quale domandò se ancora occorresse far null'all'altro. Null'altro. Quindi, anche egli si filò nell'unica lancia risparmiata dai colpi nemici, che era già in acqua.

Anche sulla lancia il sommergibile diresse qualche colpo a schrapnell senza colpirla. Poi, issata la bandiera tedesca, si accostò e volle prigioniero il comandante, al quale per altro l'ufficiale nemico strinse la mano complimentandolo della difesa.

La lancia si allontanò vogando verso la Corsica.

L'*Harlaw*, sbandato a dritta, rimase ancora a galla per poco, finchè i nemici lo depredarono di viveri, di biancheria, di tabacco e di provviste di macchina. Poi lo si vide inabissarsi per l'esplosione di due bombe a tempo che essi avevano deposto sul suo bordo.

URAGANO IN ATLANTICO

Sui ponti e sulle passeggiate, nessuno. Finchè i movimenti del piroscafo lo consentirono, qualche raro passeggiero di classe che non soffriva il mare s'affacciò timidamente fuori dai saloni ad ammirare la bellezza della tempesta in oceano: enormi montagne d'acqua avanzavano di prua, grige sotto il cielo di piombo, dando la sensazione paurosa che corressero a sommergere la nave. Ma, come l'onda arrivava, la nave impennandosi saliva sulla cresta, la rompeva al vertice e poi s'appruava picchiando. La spruzzaglia sommergeva il carabottino e pioveva fin sul ponte di comando, mentre il colpo del beccheggio rombava ripercuotendosi in ogni cantuccio, schiantando e smuovendo, come in una violenta scossa di terremoto che non finisce mai. Tra onda e onda un attimo di calma: e poi di nuovo il ballo del beccheggio.

Ma il vento, vario al terzo e quarto quadrante, rinfrescava sempre più; e il mare diventava sempre più grosso e più gonfio da libeccio e da maestro, finchè i marosi rompendosi a prua corsero tutta la coperta inondandola.

Allora anche i più audaci si rinchiusero nei saloni e nelle cabine, fermi in un angolo, aggrappati ad un qualsiasi oggetto fisso, per non essere sbattuti nel rollio e nel beccheggio dall'una all'altra paratia come succedeva a qualche mobile divelto dallo schianto. Nel salone delle feste il pianoforte, strappato appunto alle sue tenute, danzava una danza grottesca correndo quant'era lunga la sala, da dritta a sinistra, da sinistra a dritta senza mai fermarsi. E nelle sale da pranzo i cristalli e i piatti, sapientemente assicurati agli adattamenti d'uso, tintinnavano aggiungendo, per chi avesse avuto orecchio musicale in quel tumulto di suoni, una suggestiva smerlettatura alla titanica sinfonia del mare del vento e della complessa orchestra dei mille rumori della nave.

In plancia il comandante, con quasi tutti gli ufficiali di coperta, era intento alla manovra per mantenere le precauzioni che il maltempo richiede. Rigido alla ruota il timoniere, scarno, brizzolato, glabro, eseguiva impassibile i comandi

senza scomporsi, senza battere ciglio, come quando il mare era una tavola.

A un tratto la porta della timoniera s'aprì di colpo e con una zaffata di vento e di spruzzi entrò il radiotelegrafista a portare un messaggio. Il comandante e gli ufficiali gli si strinsero addosso per leggerlo. Il radio diceva: « Carico grano per Marsiglia. Avarie irreparabili timone. Occorreci rimorchio. Sareste disposti rimorchiarci e dove? Piroscafo *Montello* ».

Gli ufficiali si riunirono nella sala nautica, per decidere, e chiamarono anche il capo macchinista.

L'uragano incalzava sempre più.

* * *

Risposero: « Comandante *Montello*. Tempo pessimo contrario causami ritardo ed eccessivo consumo carbone. Scorta combustibile limitata obbligami dispiacente rinunziare rimorchio. Disposto però salvataggio vite se necessario. Manganaro ».

Capitan Manganaro era il comandante del piroscafo *Giuseppe Verdi*, quel giorno, il 16 gennaio 1923, in rotta per New York.

E l'uragano incalzava.

Dopo meno d'un'ora si raccolse un secondo messaggio invocante soccorso, questa volta diretto a tutte le navi: « S O S, S O S, S O S, piroscafo *Montello*, latitudine 38.40 N, longitudine 56.50 W ». E un'altro subito dopo al *Verdi*: « Nostre condizioni disperate. Preghiamo non abbandonarci ».

Sul *Verdi* allora non s'ebbe più nessuna perplessità, e si diresse per il punto segnalato, rispondendo: « Accorriamo vostro soccorso. Precisate spesso vostra posizione. Coraggio ».

A tutta forza, con mare sempre più grosso, il *Verdi* a mezzogiorno era a meno di quaranta miglia dal *Montello*, senza poterlo però scorgere in nessun modo per le pessime condizioni atmosferiche e di visibilità. Perciò fu costretto a radiotelegrafargli: « Dettagliateci vostre attuali condizioni. Raggiunta vostra posizione non riusciamo vedervi ». E subito si ebbe la risposta: « Piroscafo comincia a sbandarsi. Urge vostra assistenza. Deriviamo N E perciò raggiungeteci in tale direzione ».

Il *Verdi* tentò d'orientarsi. Travagliato da violentissimi movimenti di rollio e di beccheggio a volte d'ampiezza impressionante, seguì speciali rotte di ricerca, invano.

Finalmente, eseguendo opportuni rilevamenti radiogoniometrici, dopo quasi tre ore di affannose e faticose ricerche s'intravide fra le valli delle onde, lontana, appena distinta sulla caligine fosca del cielo, la sagoma della nave in preda dell'uragano.

Si diresse su di essa.

E come si fu più vicini, in una tragica visione d'incubo apparve, con i segnali di soccorso a riva, il *Montello*, già molto immerso, sbandato sulla dritta, traversato al mare, violentemente rollando e imbarcando acqua in coperta da entrambe le bande.

Allora s'iniziò tra le due stazioni radio un drammatico discorso, che finì con un ultimo appello disperato: « Abbiamo carico spostato a dritta. Molta acqua nelle sentine. Timone inutilizzato. Piroscafo tende sbandarsi maggiormente. Procediamo mezza forza per meglio tenere il mare ».

Lentissimamente le due navi navigarono di conserva finchè fu possibile stante le condizioni del tempo, a breve distanza, aspettando il momento propizio per tentare il trasbordo delle persone. Ma nulla si potè fare. Ed ogni tanto si perdevano di vista per la foschia accentuata dai

densi piovaschi, mentre calava la sera; allora riprendeva il dialogo radiotelegrafico.

Così venne la notte.

* * *

Una notte buia, fredda, piovosa. Di grado in grado sul *Verdi* si spensero i lumi delle sale dove già una cupa tristezza era nell'anima di ognuno; e ognuno si ritirò nella sua cabina con quella stretta al cuore. Ma più ancora l'incubo pesava nel cavone di prora dove la gente smaniava in attesa dell'alba a tentare quanto sarebbe stato possibile per la salvezza dei compagni; e sulla plancia.

Gli ufficiali di guardia, intabarrati, nervosamente camminavano su e giù nella timoniera, senza parlare. Ogni tanto qualcuno si fermava a spiare dietro ai vetri l'oscurità del mare. L'occhio igneo d'una sigaretta brillava per un momento nel buio. S'udiva, nel chiuso, il ticchettio dell'indicatore di rotta dalla sala nautica; e se per poco una porta s'apriva sull'ala di plancia, l'urlo del mare del vento e del sartiame irrompeva rombando e poi ritornava lontano, smorzato nel chiuso, subito che la porta si serrava.

Ma assai più triste passava la notte sul *Montello*. Il piroscafo incominciava ad affondare. Continuamente, di mezz'ora in mezz'ora, il capitano faceva sondare l'acqua che saliva inesorabile. Gli uomini s'affannavano ai più rudi lavori e alle manovre per la salvezza della nave e di loro, mentre il pensiero dei cari lontani li attenagliava crudelmente, dei cari che forse non avrebbero rivisto più. « La tragedia — ha scritto uno di loro —, l'agonia vera è cominciata col calare della notte; il *Verdi* più non si vedeva; viveva solo il « Marconi »: noi ci sentivamo già morti... ».

Sul far del giorno il comandante li radunò tutti, e disse loro che occorreva prendere una decisione, poichè l'affondamento della nave ormai era inevitabile, e bisognava quindi abbandonarla.

Gli occhi di molti, inariditi dalla salsedine del mare, diventarono lucidi e fissi; qualcuno tossì più volte per rompere il groppo che gli saliva alla strozza. E il comandante ordinò che a poppa s'alzasse la bandiera nazionale...

* * *

Appena il giorno fu chiaro il *Verdi* riprese la sua opera d'assistenza con una manovra che di-

ventava pel mare grosso sempre più pericolosa e difficile, stringendo fino al massimo consentito dalla giusta prudenza il suo cerchio intorno al *Montello*, accompagnato dalle invocazioni dei naufraghi tutti schierati sul ponte di coperta.

Il *Montello* non reggeva più; sbandato, ingavonato, rollava inerte, in balia delle onde che implacabilmente infuriavano sul suo corpo morto poi che la macchina, che aveva finchè fu possibile cercato di resistere e di reagire al mare, s'era spenta; e a riva garriva il tricolore.

Allora si vide ammainare una lancia dal suo bordo; si vide la scialuppa appena in acqua ballare come una piccola povera cosa sulle onde cozzando ogni tanto contro lo scafo sbandato e rollante. Uno ad uno gli uomini si filarono in essa mollandosi dal cavo con sforzi inauditi e con pericolo mortale, seguiti dall'ansia affettuosa dei passeggeri e dell'equipaggio del *Verdi* intenti alle murate. E occorse più di un'ora perchè tutti di bassa forza, una ventina d'uomini, l'agguantassero. Poi l'ansia aumentò quando si vide quella povera cosa staccarsi dalla nave e procedere verso il transatlantico, finchè riuscì a raggiungerlo con un ultimo disperato sforzo dei vogatori esausti; e a doppiare la prora. Ma come fu sotto il bordo,

ogni volta che gli uomini tentavano di afferrare le cime gettate loro dal *Verdi*, un violento colpo di mare la rigettava al largo e un altro colpo più forte la trascinava in bordata contro poppa, finchè l'imbarcazione si sfasciò. E i naufraghi, di minuto in minuto travolti dal risucchio, incitati ed incuorati dall'equipaggio del *Verdi* che buttava in acqua salvagente e corde, riuscirono uno ad uno con spasmodica pena a salire a bordo, dove, laceri, seminudi, inerti, svenuti, furono raccolti dai compagni di prora e portati all'infermeria, per essere medicati e rifocillati d'urgenza.

* * *

Ma sul *Montello* restavano tutti gli ufficiali e il comandante ancora da salvare.

Essi avevano tentato la stessa manovra di salvataggio degli altri, ma dopo reiterati inutili sforzi avevano dovúto rinunciare a scendere in mare. Ed erano rimasti lì, in attesa che il loro tragico destino si compisse.

Allora sul *Verdi* la solidarietà marinara non ebbe più titubanze nè freni. Senza più rendersi conto del pericolo grave per la propria vita dodici uomini, e volevano tutti essere i prescelti,

ammainarono una imbarcazione: dodici uomini, il secondo nostromo Patrono e undici marinai, al comando del primo ufficiale capitan Gerolamo Stagnaro, un giovanotto, che appena sulla lancia tranquillamente accese una sigaretta e gridò al suo comandante come ultima sua raccomandazione: « Bacia mia madre! »

E fu così che questo giovine nostro marinaio coi suoi valorosi compagni, « lottando col mare tempestoso — come dice la motivazione della medaglia d'oro al valor di marina che gli fu conferita — riusciva a raggiungere la nave pericolante, prendeva a bordo gli undici naufraghi, e dopo lunga e strenua lotta col mare, superate le difficoltà ancora più gravi del ritorno, li traeva felicemente in salvo ».

* * *

Sul giornale nautico scrisse il comandante Manganaro: « Con orgoglio di marinaio e con fierezza d'italiano mi onoro segnalare alle competenti autorità il contegno e lo slancio dello stato maggiore e della bassa forza nelle operazioni che condussero al salvamento dell'intero equipaggio del piroscafo *Montello* ».

E il Poeta telegrafò: « A Giuseppe Manganaro, a Gerolamo Stagnaro, a tutto l'equipaggio della scialuppa salvatrice il marinaio volontario di Pola e di Buccari manda il suo alalà marino che è il grido del sacrificio vittorioso contro la morte. O Compagni, nel vostro esempio l'Italia dei combattenti dimostra di sapere come sia necessario di ritornare alla spirituale potenza di una nuova specie di prodezza. E' bello che oggi i marinai sieno i figli esemplari della Patria inesausta ed invitta. Nessuna corona rostrale, o semplici eroi, vale oggi la vostra corona senza peso. *Cor unum et anima una.* Gabriele d'Annunzio ».

VIAGGIO DI NOZZE

L'aveva sposata a Sydney e la conduceva in Italia sul bastimento ch'egli comandava quando, in rotta dall'Australia per New York, per un incendio a bordo dovette portare la nave ad incagliare presso un'isola della Polinesia abitata da cannibali.

Era la nave *Concordia*, gemella dell'*Italia*, di quella che anche per un incendio andò a perdersi sulle coste di Tristan da Cuhna. Costruite entrambe per la notissima casa armatrice Dallorso genovese coi nomi di *Sebastiano* e *Salvatore Dallorso*, con questi nomi esse navigarono per un decennio senza incidenti. Poi, mutato il nome l'una dagli stessi proprietari in *Italia* e l'altra da nuovi armatori in *Concordia*, mutarono coi nomi la fortuna. E infatti la prima dopo solo due anni si perse a Tristan, mentre l'altra, do-

po più lunga vita, tra un incendio e una tempesta, andò a picco per naufragio nel 1903 presso Tarifa.

E queste sue avventure di mare furono vissute dal suo capitano assai più intensamente di come abitualmente un comandante condivide le vicende avventurose della sua nave.

Passata dai Dallorso ai Bertollo, venne affidata al comando di capitan Casimiro Celle, che è stato tra i più valorosi uomini di mare della marina mercantile ligure di questi ultimi tempi.

E fu egli appunto che, conosciuto a Sydney nel nostro Consolato una signorina australiana e sposatala tra una sosta e l'altra dei suoi ininterrotti viaggi delle Indie Orientali e dell'Australia, la condusse in viaggio di nozze sulla *Concordia*, nella lunga traversata dal Grande Oceano a New York e di là in Europa.

Così, tolti gli ormeggi dal lido dove l'idillio era sbocciato, l'idillio fiorì sul mare costeggiando quei branchi di isole sperdute nell'azzurro, chiomate di palme, circonfuse di mistero, celebrate da strane narrazioni di costumi selvaggi, di popolazioni feroci, di fiere e di uccelli fantastici.

Era il più romantico dei sogni che diventava

realtà: sogno indubbiamente più romantico se visto da lontano con retorica anima di poeta, ma che comunque non poteva non essere dolcissimo anche per quel rude marinaio che, pur senza alati lirismi da poema o da romanzo, sapeva certo assai bene godersi la gioia del vivere e l'eterna poesia dell'amore avvivata dai venti dell'oceano e dalla ebrietà della divina giovinezza.

Ma Venere fu insidiata da Vulcano. Erano ancora nel dedalo delle isole quando giù nelle stive, chi sa come, si sviluppò un incendio. E capitan Celle col suo magnifico equipaggio fece tutto quanto era possibile per domarlo, senza riuscirci.

La sposa giovinetta seguì le fasi della manovra e del pericolo sbigottita e perplessa, ma subito dimostrò animo risoluto, degno del suo compagno. Né perse la calma quando il comandante ad evitare disastro maggiore e forse irreparabile, portò la nave ad investire sulla spiaggia arenosa d'una prossima isola.

Fu così fermato senza danni eccessivi l'incendio, ma occorse poi un ben più arduo lavoro per disincagliare il veliero. Cosa non facile né agevole perchè ostacolato non solamente dalle dif-

ficoltà della manovra e del mare un po' grosso, quant'anche e specialmente dai selvaggi dell'isola, conosciuti come ancora cannibali, che con urla feroci e con lancio di frecce e di pietre più volte tentarono di assaltare il veliero, sempre gagliardemente respinti a fucilate.

Evidentemente il sapore romantico di quel viaggio di nozze ancor più s'accentuava per quell'avventura bizzarra e rischiosa; sapore però certo non troppo gradevole per i due giovani protagonisti. Ai quali non parve vero poter finalmente tornare in pace al loro amore quando si son visti liberi, in pieno oceano, nè sembrò loro lunga la interminabile navigazione trascorsa senz'altri incidenti, per alcuni mesi, in Pacifico e in Atlantico.

* * *

Ma non fu quella la loro ultima avventura. Non dico l'ultima avventura della *Concordia*, poichè ogni nave vive d'avventure e di pericoli piccoli o grandi, giorno per giorno, o del capitan Celle, perchè anch'egli, come ogni uomo di mare, non poteva non vivere che una vita rischiosa e avventurosa, ma voglio dire della sua compagna

che piuttosto ad una tranquilla vita casalinga era chiamata.

Nella marina mercantile italiana non v'è mai stato l'uso pei capitani di tenersi la famiglia a bordo com'è in altre marine. Anzi si può dire che, per lo meno nella marina veliera, le donne a bordo, come i frati, erano dai nostri marinai ritenuti di cattivo augurio. Nè è da escludersi che quella disavventura della *Concordia* in Polinesia sia stata attribuita da qualcuno di bassa prora alla presenza appunto della sposa.

Però la sposa un po' ci prese gusto, un po' dovette cedere alla necessità se non voleva rimanere anni interi lontana dal marito, e se aveva comunque desiderio di rivedere ogni tanto la casa paterna.

Così fu che riprese imbarco, sempre sulla *Concordia*, l'anno appresso, nel quale viaggio corse un pericolo ancora più grande del primo poichè nella traversata da Baltimora a Sydney, al largo del Capo di Buona Speranza la nave fu colta da un violento fortunale e stava per perdersi.

L'uragano infuriava implacabile. La nave aveva perduto il governo, e i colpi di mare, che si seguivano con violenza sempre maggiore, avevano con quanto era in coperta asportato, uno

dopo l'altro, cinque uomini intenti alla manovra. In quei momenti nell'angusta cabina del quadrato di poppa la sposa, presa dai dolori del parto, pregava...

E fu allora che ella, che era di religione anglicana, fece il voto alla Madonna di diventare cattolica se la nave, e tutti, e la sua creatura, fossero scampati dal pericolo mortale. Fu esaudita, poichè il vento a poco a poco cadde, il mare gradualmente si calmò, ed ella diede felicemente alla luce una bambina.

Anche un maschio ebbe poi, sempre in mare, sulla *Concordia*. Le antiche famiglie di capitani mercantili di Liguria, di Sorrento e di Procida, solevano mandare i loro figliuoli, che volevan destinare alla carriera marittima, ancor piccini a compiere viaggi anche lunghi sulla nave al comando del padre. Ma a farli nascere addirittura nella paterna cuccetta, in oceano, veramente nessuno ci pensava. Perciò la prole marinara di capitan Celle costituì un'eccezione, o meglio un caso più unico che raro.

Ma capitan Celle era un po' come una leggendaria divinità marina: non lo si poteva pensare, in tutte le sue attività, in tutti i suoi affetti, in ogni cosa, se non sul mare, a bordo della sua nave.

Eppure dopo qualche anno, lasciato il comando della *Concordia*, egli si ritirò, con la famiglia, a Genova e non s'imbarcò più. E divenne il commendator Casimiro Celle, capo marittimo del « Lloyd Sabaudo ». Presiedette con grande autorità all'allestimento di tutti i piroscafi della Compagnia, sino al *Biancamano*, sul quale appunto, nel 1925, scendendo nei saloni dove era apparecchiata una festa in suo onore poichè in quell'anno lasciava dopo tanto il servizio per la sua grave età, egli si sentì mancare, s'appoggiò al figliuolo che gli stava vicino, smarritamente diede ancora uno sguardo alla Lanterna e al mare, e cadde di colpo.

Era morto: morto sopra una nave; e non poteva morire altrove, egli che alle navi e al mare aveva dedicato tutti i suoi affetti, tutte le sue energie.

CAMPANE DI NATALE

Natale del 1917. Partito con sessanta passeggieri da Tunisi, il piroscafo *Paraguay* era a mezzodì già fuori del canale, dirigendo per Cagliari. Incontrò verso il tramonto all'imboccatura del porto di Biserta una torpediniera francese che gli mosse incontro richiedendogli se sarebbe entrato in quel porto e che alla risposta negativa se ne tornò al suo posto di stazione. Indi, seguendo la rotta, ne avvistò dopo poco un'altra, che gli passò sulla dritta in direzione opposta. Poi più nulla, sul mare.

La notte era calma; il mare appena appena agitato da scirocco; il cielo tersissimo nel chiaro di luna velato ogni tanto da una nuvola leggera che passava.

La gente era un po' in ansia, ma ognuno cercava di nascondere la propria perplessità come

poteva, ed una tal quale animazione anche per la ricorrenza natalizia vi fu per qualche ora nelle sale delle due classi e a prua. Poi si spense, come la notte avanzava, mentre un indefinibile senso di sgomento gravava su tutti malgrado ogni volontà di tenerlo lontano.

Per questo quel primo colpo di cannone non venne inaspettato. Tuttavia gettò subito un po' di panico, specialmente nei passeggieri, e ce ne volle per vincerlo!

* * *

Un po' di panico, forse perchè, chiusi laggiù, sentivano enormemente ingigantito il pericolo lo ebbero anche i fuochisti, subito. Infatti si udì qualche voce in coperta gridare: « fuochisti, non abbandonate i forni! ». Ma bastò un energico richiamo del comandante e del capo macchinista perchè il personale di guardia in macchina rapidamente tornasse al suo posto; anzi anche i franchi si precipitarono giù, ad aiutare i compagni.

Quel momento di panico aveva lasciato per un poco le caldaie senza governo, e, poichè la pressione cominciava a diminuire per l'andamento

alla massima forza ordinato dal ponte, un ingrassatore spontaneamente scese a dare aiuto al compagno di guardia; e, accorsi entrambi al governo dei fuochi, riuscirono a tenere temporaneamente la pressione finchè tutto il personale, franchi compresi, riacquistata la calma contribuì con ogni energia ad imprimere alla nave la massima velocità.

Ma il panico ancora dominava i passeggieri, che si spingevano incompostamente sulle strette scalette, sbucando dagli osteriggi, accalcandosi nei corridoi, correndo in coperta verso i loro posti di salvataggio secondo le prescrizioni e le indicazioni affisse in ogni cabina. Molti, nella confusione, non ricordavano o non riuscivano a trovare il proprio posto, e questo aumentava il disordine... Un grido di donna... un pianto di bimbo... E la voce un poco agitata, un poco amorevole, degli ufficiali intenti ad ordinare la gente e gli armamenti d'ogni imbarcazione.

Subito tutte le imbarcazioni, complete d'armamento e libere dalle rizze, furon pronte ad essere ammainate.

E il disordine di mano in mano si attenuava.

Il panico rende più tragico sempre ogni incidente grave, a bordo di una nave da passeggieri,

ed ha costituito e costituisce sempre la preoccupazione maggiore pel comando; infatti molte vite in ogni affondamento si sarebbero potute salvare se tutti avessero mantenuto una maggior calma tanto da non intralciare eccessivamente le operazioni di salvataggio. Perciò quella notte ufciali e marinai comandati ad indirizzare i passeggeri si prodigarono a rincuorare i pavidi ed a calmare i più agitati come meglio potettero. E ci riuscirono, anche perchè il primo colpo di cannone cadendo lontano dal bordo, diede il tempo di metter tutti al loro posto e di fare a tutti indossare una cintura, per quanto poi fosse subito seguito da un secondo colpo, meglio aggiustato, che, cadendo a pochissimi metri dalla prora, fece innalzare una colonna d'acqua sulla dritta e mandò in frantumi i vetri del ponte di comando, ricacciando i più timidi nello sgomento.

* * *

Intanto i cannonieri accorsi ai pezzi, appena fu loro possibile individuare la posizione del nemico dalla vampata, risposero colpo a colpo; il nemico aggiustava sempre più il suo tiro.

Con rapide accostate, zigzagando e procedendo

a tutta forza, il comandante del piroscafo cercava di scansare i colpi, mentre faceva ripetutamente lanciare il segnale di soccorso. E poichè non se ne aveva risposta pur essendo a sole sessanta miglia dalla stazione di Capo Sperone, il radiotelegrafista, immaginando che l'apparecchio non funzionasse regolarmente, uscì fuori dalla cabina ad accertarsene. Vide infatti che il filo di sinistra dell'aereo era stato spezzato da un proiettile, corse sulla plancia, ottenne due uomini dal comandante e con essi, e con l'allievo, tutti sprezzanti d'ogni pericolo per la salvezza di tutti, mise in un momento di sosta delle artiglierie l'aereo in coperta, lo riparò, e in brevissimo tempo lo rimise a posto. Riprese quindi a lanciare la chiamata: S.O.S., S.O.S., S.O.S...

Però nemmeno adesso riusciva a raccogliere nessuna risposta. Ormai incominciava a disperare, convinto che la scintilla fosse troppo debole per essere intesa; perciò ricorse ad un tentativo estremo: staccò le connessioni del trasformatore d'aereo e del condensatore e collegò l'aereo direttamente col rocchetto... « S.O.S, S.O.S. S.O.S S.O.S.... da Imp - *Paraguay* 3827 - 0939 est 2323 inseguito e cannoneggiato da sottomarino nemico - inviate soccorso ».

Ed ecco che Capo Sperone rispose. Poi anche Biserta. Poi Algeri.

* * *

Stesi supini in coperta com'era stato loro ordinato, in quell'orribile notte di Natale i passeggieri vivevano interminabili momenti d'ansia resi più tragici dalla forzata immobilità.

Per qualche ora. Poi il sommergibile, che s'era sempre più distanziato, cessò il fuoco. E solo allora essi ripresero respiro, tanto che qualcuno domandò notizie dei danni prodotti dai colpi caduti a bordo.

Della quarantina di colpi che s'erano scambiati nell'inseguimento, solo quattro avevano raggiunto il piroscafo. Un proiettile da 120 aveva perforato tutte le cabine di dritta e la stiva di proravia al ponte di comando, poi aveva piegato a sinistra ed era rimasto conficcato nel gavone di prua con la spoletta a pochi centimetri dal tagliamare; non aveva ferito nessuno poichè tutti erano sopra coperta, ma nelle cabine aveva fracassato ed asportato a brandelli mobili e indumenti. Un altro foro era a qualche metro dal primo, più a proravia. La ciminiera era bucata in più punti; rotta la coperta fra l'albero di trinchetto e il molinello; sfondata la paratia d'una stiva; asporta-

ta l'asta del padiglione, e tutti i vetri del ponte spezzati da una scheggia che andò a cadere ai piedi del timoniere di guardia senza fargli alcun male.

Il piroscafo continuava a correre a tutta velocità, zigzagando, pur ritenendosi ormai libero dall'inseguimento poichè dal sommergibile il fuoco non era stato ripreso; ma tutti gli uomini erano rimasti al loro posto, e le vedette in vigilanza intensissima.

L'aria era quasi tiepida, per la stagione. I passeggieri rimasti in quella posizione non certo comodissima, ora che sembrava il pericolo scampato, a guardare l'arco del cielo nella chiara notte mediterranea, nella mistica ricorrenza cristiana si sentivano presi, quasi senza volere, da una dolorosa tenerezza. Il ricordo della loro infanzia e della casa lontana li teneva avvinti... L'immagine d'un'intima cena festosa, della messa notturna, del presepe o dell'albero scintillante d'argenti e di fiammelle, lentamente affiorava dalla loro anima. Si sagomava; per un istante si fermava; e poi vaniva nelle lontananze lunari... E pareva che un suono di campane giungesse sulla nave dalle lontananze... Il suono incalzava. Scampanìo di Natale?... Cam-

pane lo sciacquio della maretta in poppa... Campane i rumori del vento nel sartiame.

Mezzanotte!...

Quando il timoniere battè l'ora dalla plancia e rispose la vedetta in coffa, anche agli uomini di guardia sul ponte quel suono della campana di bordo ricordò altri scampanii lontani. E gli occhi intenti a scrutare l'infida solitudine del mare diventarono lucidi...

A un tratto da un cannoniere di guardia al pezzo di poppa si levò un grido: « Tutto a sinistra ».

Il comandante, pur non avendo visto nulla, intuendo lucidamente il pericolo ripetè la voce di comando: « Tutto a sinistra ». E il timoniere senza battere ciglio diede di colpo la ruota alla banda.

La nave sobbalzò... Aveva schivato un siluro, ch'era passato a solo qualche metro dalla poppa a dritta. Si sentì il fruscio mentre il siluro passava. Qualcuno ne scorse la scia.

Poi più nulla.

Si rimise la nave in rotta; e si passò quasi un'altra ora in tensione spasmodica aspettando di minuto in minuto un nuovo lancio. Nulla. Poi, quando sembrava definitivamente cessato il

pericolo, ecco un nuovo avviso dall'armamento poppiero: « Tutto a dritta »...

Anche questa volta, per la rapidissima accostata il siluro passò sulla poppa, a breve distanza...

Capo Sperone intanto chiamava il nominativo radio G N U F 40 d'una nave da guerra francese; e subito dopo questa nave radiotelegrafava chiedendo notizie. Pel tramite di Capo Sperone il piroscafo rispose: « Silurati e fuggiti - inseguiti - in rotta per Cagliari - lat. 38° 36' long. 9° 28' est - è necessario che ci soccorriate ». E Capo Sperone: « Soccorso a 75° nord ».

Già si scorgeva il fanale dell'isola di Cavoli. Lasciando sulla dritta quel fanale, il *Paraguay* s'internò per quanto possibile nel golfo, e, costeggiando, raggiunse Capo Sant'Elia. Là imbarcò il pilota.

* * *

Comandante era capitan Giovanni Billante e primo ufficiale capitan Giuseppe Lipari; capo macchinista Antonino Trifiletto; radiotelegrafista Ernesto Missineo. Tutti di Palermo.

A bordo, nel carico, v'era una botte contenente un milione di lire in oro, della Banca d'Italia.

LA NAVE MALEDETTA

Molti naviganti la incontrarono e ne riferirono la paurosa apparizione con ricchezza di dettagli drammatici e con un senso riluttante di sgomento e di convinzione anche se stentavano a ritenere per vere quelle che avevano sempre creduto invenzioni di poeti e panzane di gente primitiva, ignorante e superstiziosa.

L'avevano vista precisamente così, come nella paurosa leggenda nordica per quanto non nei paraggi messi dalla leggenda in basso Atlantico, nel tempestoso mare tra il Capo Horn e quello di Buona Speranza, ma semplicemente al largo delle Antille e della Florida.

La precisa concomitanza delle narrazioni, delle circostanze, delle caratteristiche della nave precisate successivamente e distintamente da persone approdate in paesi diversi e che non si erano

mai incontrate tra loro, non ammetteva dubbi, non consentiva di sospettare allucinazioni o esagerazioni.

Non meno di dodici volte essa era stata incontrata in sei mesi ed in punti diversi, vagante come per potere diabolico in oceano senz'anima viva a bordo, col solo albero di trinchetto e con qualche vela a brandelli al vento.

Non l'avevano avvicinata per paura.

* * *

I marinai son tutti un po' superstiziosi. Ma non sono poeti, non sono nemmeno fantasiosi. Sono i poeti a terra che li ritengono poeti. Tutte le poesie e le leggende, le saghe nordiche e le canzoni meridionali che hanno per sfondo il mare e la vita marinaresca, non sono state pensate e tanto meno scritte da marinai; son creazioni letterarie o semplicemente popolari, nate però a terra.

I marinai d'ogni paese cantano a bordo, e i nostri magari più degli altri, e più giocondamente, e con più sentimento. Cantano perchè le ore stanche in cui i franchi non hanno nulla da fare, e le sere di luna, e le grandi solitudini

marine invitano al canto. Ma invano un paziente ricercatore di elementi folcloristici tradizionali riuscirebbe a trovare tra i canti di bordo canzoni nate in navigazione da marinai autentici. Son canzoni che essi hanno appreso nel loro paese natio e nei vari approdi tra le più in voga; che essi prescelgono e prediligono perchè a sfondo marino, quando non sono canzoni che non hanno nulla a che fare col mare e che essi cantano tanto per cantare.

Così pure le leggende marine, qualcuna famosissima, io credo che siano sempre sbocciate in terra, sia pure ispirate da superstiziose credenze marinaresche.

Tutti i paesi nordici ad esempio posseggono in narrazioni popolari e in saghe tradizionali, in componimenti letterari e qualche volta anche musicali, una qualsiasi edizione della leggenda del Vascello Fantasma. Il fondo è lo stesso: una nave maledetta, condannata a vagare in eterno nelle tempeste oceaniche tra Horn e Buona Speranza, senza mai sostare. La furia dell'uragano ne tormenta lo scafo senza sfasciarlo, il vento ne scuote gli alberi e non li schianta mai, ne sbatte le vele, ne forza le sartie e non le spezza. E ciò per un implacabile castigo divino poichè Dio è

stato con oscene parole e con diabolica albagia bestemmiato e deriso dal suo capitano, dall'« Olandese maledetto », si chiami egli Falkenberg o Van der Decken, o con altro nome. Egli, il capitano, per espiare il suo sacrilego peccato — un'espiazione che non avrà mai fine — resterà sulla nave solo, senza compagni, senza soste, senza riposo. O avrà per compagno un mostro infernale che gli darà da bere piombo liquefatto a dissetarlo, che gli farà mangiare carboni accesi per unico alimento. Non avrà mai pace. In qualche notte di tempesta vedrà la tolda invasa dai fantasmi dei naufraghi, pirati e negrieri, riassommati dagli abissi marini. E la sua nave porterà sfortuna a chi la incontra: i naviganti che la incontreranno non torneranno più in porto ormai votati al naufragio, e quelli che, ignari, riusciranno a parlare con lui o ne leggeranno le lettere, fatalmente dovranno impazzire.

Su questo motivo la fantasia dei poeti si è sbizzarrita a ricamarci romanzesche avventure, tragici intrecci, macabri particolari, pietosi epiloghi; da Ayres a Walter Scott, da Leyden a Longfellow, da Coleridge a Brachvogel, da Edgardo Poe a Riccardo Wagner.

Forse l'origine è unica: la sensazione di paura

che provoca sempre l'incontro in mare, non del tutto infrequente, di navi abbandonate alla deriva, e la visione di fantasmi di naufraghi che suscita di notte l'uragano alla fantasia di persone ingenue e primitive, massime in certe ricorrenze, tra gli urli delle ondate e del vento, lo scricchiolio dello scafo e degli alberi, i sibili della raffica nel sartiame, sull'enorme sepolcro liquido che tante umane creature ingoia da millenni; la stessa paurosa visione che suscitano i cimiteri di notte. Questi stati d'animo facevano nel passato superstiziosi tutti i marinai; ma anche oggi buona parte lo è ancora per il pericolo d'ogni giorno e la diuturna incertezza sul favore o l'avversità degli elementi. Superstiziosi finiscono con l'essere non solo i marinai, ma un po' tutti dinanzi ad un pericolo temuto, dinanzi ad una prova difficile da affrontare, dinanzi ad una imminente evenienza che può essere favorevole od anche contraria: l'ammalato come il soldato in guerra, lo scolaro che va in classe e teme d'essere interrogato in quello che non sa, come il generale che muove alla battaglia dalla quale può derivare la sua gloria o la rovina del suo Paese. Nessuna meraviglia perciò se assai più superstiziosi siano stati i marinai della tradizionale marina veliera che

il vapore, e quindi il progresso, ha inesorabilmente spazzata dai mari e non ne ha lasciato che qualche ultimo esiguo avanzo forse destinato anch'esso a scomparire fra non molto.

Di qui gli scongiuri e i presagi, che, oltre quelli in uso in terra, erano specialissimi a bordo, tra la gente di prora: dal *Segno di Salomone* inciso sull'albero a punta di coltello al *Paternostro verde*, il misterioso talismano tramandato di padre in figlio e insegnato in una notte di Natale o di venerdì sotto giuramento di mantenere il segreto ad ogni costo tanto che i non iniziati non son riusciti a conoscerlo intero sin adesso, portentosa preghiera che calma i venti e le onde, fatta di parole e di frasi senza senso che qualcuno ha ritenuto blasfemi, ma che in sostanza non differiscono molto dai versetti che recitano le fattucchiere o i serpari, o semplicemente i contadini per guarire alcuni mali, per stagnare le emorragie, per medicare le ferite e i morsi di bestie:

Babbu nostru bubù
a terra e non mattù,
a su ballu batticchi,
a su ballu ballai;
temperare l'hai...

E così di seguito!

A queste ingenuità ormai ben pochi ci credono, anche tra quelli di bassa prora, come nessuno più crede al Vascello Fantasma.

* * *

Eppure quella volta chi incontrò la nave fantasma in quei sei mesi intorno alle Antille, e avendo l'anima ormai spoglia dalle ingenue fole dei padri non voleva credere ai suoi occhi, dovette finire col crederci. E furono tanti ad incontrarla. E tutti ripeterono la stessa descrizione, d'un bastimento che vagava sull'oceano senz'equipaggio, senza nessuno a bordo, coi lembi delle vele attaccati al trinchetto che sembravano corpi d'impiccati.

Non era un relitto; non era una nave devastata dalla tempesta e tuttavia a galla. Era un veliero normale, che navigava con andatura normale. Ma a bordo nessuno. Solamente l'alberatura appariva devastata, con solo il trinchetto in piedi. Come il *Libera Nos* al comando del capitano Requiem con le negre vele e un teschio nella bandiera...

Per sei mesi. Poi, al sesto mese, nel febbraio

del 1889, il mistero si diradò; la nave maledetta andò ad arenarsi sulle sabbiose coste di San Salvador, l'isola del primo approdo colombiano che ora si chiama Watling. Era un brigantino di Napoli che, partito nel giugno precedente da Pensacola per Bristol, sorpreso in pieno Atlantico da un fortunale era stato in grave avaria abbandonato dal suo equipaggio perchè ritenuto prossimo a colare a picco. Invece non affondò; e, compiuta in sei mesi quella fantastica crociera da leggenda, s'arenò, senza per altro sfasciarsi, tanto ne era solida la costruzione; tanto solida che dovettero demolirlo come una nave in disarmo, e ne ricuperarono anche tutto il carico, che era di legname. Si chiamava *Vincenzo Perrotta.*

UNA MORTE EROICA

Il piroscafo *Avala,* di quasi tremila tonnellate, era partito carico di grano e di riso da New Orleans il 1° marzo 1918 diretto a Gibilterra per ordini, al comando di capitan Bartolomeo Maggiolo, camoglino, con ventinove uomini d'equipaggio. E la navigazione procedè regolarmente, senza incidenti di qualche rilievo per oltre venti giorni, fino a quella mattina, del 24 di marzo, in cui era giunto a poco più di cinquecento miglia dalle coste di Spagna.

Era mare lungo da tramontana, vento leggero, tempo buono, aria abbastanza chiara.

Sulla plancia il comandante vigilava, un poco in orgasmo per un presentimento preoccupante che lo prendeva ogni volta che dall'oceano s'avvicinava alle coste europee, presentimento che era per altro pienamente giustificato dalla cer-

tezza della presenza di sommergibili in agguato in quei paraggi.

Ma di prua nulla si scorgeva di sospetto. Le condizioni di visibilità erano buone. Lungamente egli guardò dai vetri del ponte tutta la superficie del mare e l'ampio arco di cielo che si scorgeva di là, senza nulla avvistare. Calma e solitudine.

Non un filo di fumo; non una vela sull'orizzonte.

Uscì sull'ala di plancia, La brezza mattutina un po' frizzante ma ristoratrice, piena d'effluvi e dei primi aliti primaverili, avvolse in un fresco benessere la sua gagliarda giovinezza temprata ai venti dell'oceano. Si lasciò un poco prendere dal quel benessere. Sorrise appena, al pensiero del suo arrivo in famiglia. Rimase un poco appoggiato al parapetto a guardare giù l'acqua che la prua tagliava. Dal movimento dell'acqua rispetto al bagnasciuga egli, per la lunga esperienza, calcolava la velocità approssimata della sua nave: un otto miglia, poco più, poco meno.... Poi si voltò appoggiandosi al parapetto dell'ala con le spalle e accese una sigaretta. Dal chiuso della timoniera l'uomo al timone lo guardava in silenzio, tranquillo vedendolo tranquillo.

D'un tratto il comandante si volse verso la poppa; aguzzò lo sguardo corrugando le ciglia; portò agli occhi il binocolo. E subito rientrò nella sala nautica e picchiò cogitatamente alla cabina nella quale il primo ufficiale, capitan Lorenzo Maccarini, dormiva. Questi immediatamente si precipitò sul ponte a domandare:

— ?

— Ho visto sulla nostra scia, a un cinque mila metri, qualcosa che galleggia, scura, d'una indefinibile forma che non so bene... che non mi persuade....

Maccarini corse sull'ala e puntò il cannocchiale... Di mano in mano che la forma s'accostava e si sagomava ogni dubbio cadeva. Era un sommergibile!

Appena sicuro di ciò il comandante ordinò in macchina di mettere a tutta forza, al timoniere di mantener sempre la stessa rotta e agli uomini di tenersi pronti all'unico pezzo, da 76, che avevano a bordo.

Dopo qualche minuto il sommergibile aprì il fuoco, al quale prontamente si rispose dal piroscafo.

E poichè il nemico s'accorse che i nostri colpi erano ben diretti, si lasciò scadere di poppa

meglio centrando, appena fuori dalla possibilità d'essere raggiunto da essi, il suo tiro col suo pezzo prodiero da 152, e non tardò molto a colpire in pieno il bersaglio.

Un primo colpo squarciò il boccaporto e il castello di prora; un'altro colpì il fianco sinistro della nave danneggiando le murate e lo scafo e tagliando il paranco prodiero della imbarcazione di salvataggio.

Nessun ferito, e nessun panico. Gli uomini ubbidivano precisissimi agli ordini, spinti a far meglio dal pericolo mortale, eccitati da un soffio d'eroismo come equipaggi da guerra nell'ardore della battaglia.

Il comandante, impassibile, dirigeva, incuorava, vigilava dalla plancia.

* * *

Scese in coperta, risalì, restò un poco nella sala nautica, poi, forse imprudentemente, o perchè quello era il suo destino, uscì e si sporse dall'ala estrema di plancia a dritta a guardare la posizione e l'andamento del sommergibile per meglio regolare la propria rotta zigzagando. Rientrò un momento a parlare col timoniere. Poi ritornò verso il parapetto estremo.

Ma era appena giunto sulla soglia quando un terzo colpo prese in pieno l'ala di plancia, asportandola.

Si vide il comandante nel vano della porta portarsi le mani alla fronte con un gesto disperato, e cadere di peso, riverso, senza un grido.

Gli uomini ch'erano sul ponte, dopo il primo sbigottimento prodotto dallo scoppio, gli si precipitarono intorno premurosi, in ansia. Maccarini gli s'inginocchiò vicino; gli sollevò la testa... Il sangue colava dalla fronte e rosseggiava sulle guance e sulla gola del ferito; e come l'ufficiale amorosamente con ambo le mani gli sollevava la testa tenendola per la nuca, ne aveva egli pure tutte le dita cosparse, tutto il cavo delle mani pieno.

Un mestissimo sorriso errò per un attimo sulle labbra del morente. Gli occhi s'appuntarono ancora in un ultimo lampo di volontà. Fissò l'ufficiale. Gli disse, con un ultimo sforzo, con un filo di voce: — I documenti... i codici.... in mare... col piombo.... Ferma tutto.

E poi: — È finita... tutti gli uomini al loro posto di salvataggio... le lance in mare... Va!

L'ufficiale indugiava, interdetto, nella smania di dare qualche lenimento al superiore e com-

pagno. Una quarta granata, centratissima, colpì la nave nello stellato di poppa producendo un orribile squarcio e un rapido ingavonamento... L'ufficiale si scosse.

E l'altro: — È finita... è finita per me... Ho detto: va!...

Un comando che non ammetteva più indugi.

Maccarini piano... piano... ripoggiò il capo del morente a terra, e corse ad eseguire i suoi ordini con l'angoscia nel cuore. Rapidamente raccolse i documenti riservatissimi, li chiuse nella custodia di piombo secondo le prescrizioni, li buttò in mare. Ordinò il ferma alla macchina. Scese in coperta; dispose che le due lance fossero ammainate senza pericolose smaniosità, ed esortò gli uomini a filarsi in esse con ordine, con calma, ad evitare infortuni.

Poi tornò sulla plancia presso il suo comandante.

Gli parve morto... Si chinò di nuovo su di lui... Gli ascoltò il pulsare del cuore...

Gli occhi del morente s'aprirono ancora, velati... Lo fissarono con un infinito senso di passione... Le labbra si mossero appena... Soffiarono: — Alla mia famiglia, un saluto... un bacio...

Più nulla...

L'ufficiale lo guardò a lungo senza piangere... Col cuore più che col pensiero tacitamente disse una preghiera... Rimase tuttora perplesso.

Era veramente morto?... Era morto.

E che altro egli poteva fare?

Guardò sul mare le due imbarcazioni che, cariche di uomini, si scostavano dal bordo: qualcuno da giù lo chiamava a gran voce. S'accorse che la nave sbandava sulla dritta. Volle ancora una volta riassicurarsi che il suo comandante non respirasse più... E si buttò in acqua.

A nuoto raggiunse una lancia, e prese il comando degli uomini. Li contò: erano tutti. Fece alzare le vele.

* * *

Allora si vide il piroscafo capovolgersi e sparire a picco. Si vide il sommergibile far prora per una piccola goletta che gli era prossima. Parve che le tirasse addosso due colpi. Qualcuno delle lance ebbe però il sospetto che il veliero fosse un sottomarino camuffato. Poi l'uno e l'altro disparvero al limitato orizzonte dei naufraghi..

Ma dopo poco le lance furono raggiunte dal

sommergibile affondatore, che invitò Maccarini a salire a bordo.

A bordo egli si trovò innanzi a tre ufficiali: uno alto, tarchiato, biondastro, dalla barba brizzolata a punta e dal viso acceso, forse il comandante; un altro più basso, con la barba tonda rossiccia; e il terzo completamente rasato, quello che lo interrogò e che aveva uno spiccato accento veneto da dargli il sospetto che fosse un interprete o un ufficiale austriaco di Dalmazia sul battello tedesco.

Gli domandò notizie del piroscafo affondato e del suo stato maggiore. E poi:

— Dove sono gli ufficiali?

— Sono tutti morti.

— E voi chi siete?

— Il nostromo.

Non gli disse altro. Lasciato libero, sceso sulla sua lancia, Maccarini fece manovrare per accostarsi all'altra. E di conserva entrambe ripresero la rotta verso levante nella solitudine oceanica mentre il sommergibile s'allontanava.

ELEGIA DELLA VELA

« *Puozz' j' a levante e a punente* — diceva nei cantieri sorrentini il maestro d'ascia che, dopo il prete, benediceva a sua volta la nave al varo battendo con la scure sulla ruota di poppa per scaramanzia — *a levante e a punente, a mezojuorno e a tramuntana pe tutte 'e parte do munno, e puozze passare tutte le disgrazie, e l'urdema fosse chesta cca!* »

A levante ed a ponente, a mezzogiorno e a tramontana, in tutti i mari del mondo! Così precisamente i superbi velieri di Camogli e di Genova, di Sorrento e di Procida, a solcare i mari in tutti i sensi e in tutte le latitudini: nel periodo aureo della marina veliera... Poi è venuto il vapore, poi son venute le costruzioni in ferro, e quel primato dei nostri cantieri è caduto; ed anche s'è spenta la poesia della vela...

Cantieri di Liguria e di Campania, piccoli scali piantati sull'arena in ogni cala, della Foce e di Sestri, di Alimuri e di Sant'Agnello, una tettoia e una casetta per i disegni i calcoli e il guardiano, e null'altro, donde scendevano al varo annualmente centinaia di velieri magnifici a portare sui mari orgogliosamente la bandiera d'Italia e in Italia ininterrotti rivoletti d'oro, e sulla tolda la maschia fatica, e la gioia, e i canti!

La gioia e i canti, a prua, d'uomini intrepidi e profondamente buoni, marinai per lunghe generazioni, fraternamente affiatati, ciecamente devoti al comandante che per loro era tutto. Per loro la piccola tuga di poppa dove alloggiavano il comandante e lo scrivano era come un tempio, e vi accedevano per servizio o pel turno al timone in punta di piedi, con reverente rispetto. D'altra parte il comandante, che aveva vissuto sulla tolda da ragazzo, che li conosceva tutti da decenni, tutti li amava d'affetto paterno o fraterno pur dominandoli con un ascendente che difficilmente trova riscontri a terra. La vita di bordo, nella normalità, era quella d'una famiglia patriarcale; sul tramonto, all'ora del *gaettone* il più giovine mozzo, « 'u guaglione », « 'u figgieu », chiamava alla preghiera; tutti si riunivano a poppa

a capo scoperto; i timonieri si scambiavano la guardia col reciproco augurio — Sia con la buona ventura! — Salva e sicura! —; e il mozzo incominciava: — Tre Avemaria per la nave; una Salveregina per la Madonna che ci accompagna; un Requiem per i morti in mare; un Paternostro per Nostro Signore e per tutti i Santi...

Dopo i Santi il comandante, che era ancora veramente *maître après Dieu;* e il « beato », il più vecchio marinaio, che era un po' il padre di tutti!

Comandanti mirabili, di molti dei quali il ricordo è ancor vivo nelle nostre popolazioni marittime! Capitan Giuseppe Oneto, di Camogli, che, col brigantino *Idra* di poco più di cento tonnellate, nel 1857 osò esplorare le inospiti coste della Patagonia fin sotto il quarantesimo parallelo, scoprendo e battezzando la laguna di Terminos. Capitan Giacomo Filippo Repetto, camoglino anch'egli, che, col brigantino a palo *Grimaldo*, nel 1871 fu il primo marinaio italiano ad approdare ad Honolulu nelle Hawaii, le isole sperdute nel Pacifico nelle quali era stato dagli indigeni trucidato Cook. E Brigneti, e Stagno, e Gazzolo, Bertolotto, Cocorullo, Maresca, Mastellone, Saglietto, mille altri: una schiera infinita!

Audacie tutt'ora ricordate con ammirazione... Tempeste drammaticamente scapolate intorno al Capo Horn dai temerari velieri che per gli alti noli e per la loro audacia s'avventuravano fino alle deserte isole del guano, lungo le aride coste rupestri del Cile e del Perù, dove anche la fonda era piena di pericoli, di difficile approdo, di difficilissima caricagione per la incessante risacca, di penoso soggiorno per il clima, pel vento, per la difficoltà della vita... Viaggi ardimentosi sulle travagliate rotte d'Oriente battute dai velieri pel traffico del riso in Birmania, traffico ricco di noli e tragicamente famoso per le tempeste del Capo di Buona Speranza, per i cicloni, per le privazioni nelle lunghe permanenze in oceano.

E gare di velocità! Dal vecchio *Arlecchino*, di Genova, il quale tanti anni fa corse una specie di regata in Atlantico con una corvetta americana che, dopo avergli tenuto testa per alcune ore, finalmente rinunciando al cimento vedendosi vinta gli segnalò di non aver mai incontrato altra nave tanto veloce; alle caratteristiche competizioni tra le marine di Nervi e di Camogli, spesso per mesi e mesi contese sull'oceano, come ad esempio fra il *Laghetto* di Nervi costruito a Lavagna, e il *Prospero e Davide* di Camogli co-

struito a Briasco, dei quali il primo rimase nel 1888 finalmente vincitore per aver compiuto il viaggio più veloce dell'annata, da Giava a Lisbona in 93 giorni. Ma ecco che poi, dopo dodici anni, le due navi per caso si ritrovano a Savannah, e riprendono la gara. Il *Prospero e Davide* parte per Samarang; l'altro lo segue salpando tredici giorni dopo; lo raggiunge all'altezza di Tristan, lo supera, arriva al porto di destino in 100 giorni, mentre l'altro vi giunge in 140. Preso poi il suo nuovo carico a Singapore, il *Laghetto* parte per New York; ma nel viaggio di ritorno per la zavorra di fango infetto ha l'equipaggio colpito da febbri maligne. Scarseggiano i viveri. È costretto a puggiare a Città del Capo. Riparte; e nella traversata s'ammala il primo ufficiale, poi muore il dispensiere, poi in un uragano presso le Antille restano feriti il comandante e un marinaio. Così che arriva agli Stati Uniti dopo ben 183 giorni, mentre l'altro vi giunge in 125. L'equipaggio, questa volta sconfitto per contrarietà di eventi, non sa darsi pace, e poichè, ripartendo pel Plata, sa che tre giorni prima anche per Buenos Aires era dallo stesso porto salpato un altro veliero di Camogli, più grande, di costruzione inglese, il *Farezia*, pensa, per

riprendersi una qualche rivincita sulla marina rivale, di batterlo. Lo raggiunge all'Equatore, subito lo lascia di poppa, e lo precede di 3 giorni al Plata, in soli 62 giorni di mare!

Se queste erano le gare cavallerescamente corse tra equipaggi amici, non erano con minore impegno affrontate quelle più aspre, nella concorrenza di bandiera, per traffici in cui, come ad esempio per quello del caffè, la velocità era il primo requisito di successo.

I levrieri del caffè! Abbiamo avuto anche noi, pel caffè, piccoli bastimenti velocissimi, come gl'Inglesi i *clippers* per il tè: i brigantini-golette dei Costa che non impiegavano più di 40 giorni da Santiago a Genova; la goletta napolitana *Sollecito* che in appena 12 giorni andò dall'Avana a New York; i due piccoli *Aspasia* e *Mascotte* che da New York ad Halifax impiegavano 18 giorni; la goletta a palo *Precursore* che in 25 andava dalle Antille all'Havre. E la velocissima *Australia* che in un viaggio rimasto famoso raggiunse la velocità di quattordici miglia, mirabile per un veliero d'allora; superba nave in acciaio che, come la gemella *Saturnina Fanny* nota per le feste e i concerti che il suo comandante capitan Perasso soleva dare nel suo elegante salone

di poppa, era tra le più belle d'Italia; affondate entrambe a distanza d'un mese, nel 1916, da sommergibile nemico innanzi a Barcellona!

E come queste, dalla guerra sottomarina tante altre vele d'Italia sono state distrutte. Nella guerra sul mare i primi nostri morti furono appunto d'un veliero, il *Sardomene* di Camogli, che, di ritorno dall'Australia, inaspettatamente silurato nelle acque irlandesi affondò col comandante e con nove marinai nel maggio del '15. Dopo, navi ed uomini affondati da sommergibili nemici non si contarono più: 425 velieri per oltre centomila tonnellate!

A pace fatta, se ancora qualche vela chi sa come risparmiata era rimasta, essa fu travolta dalla crisi dei noli. A decine si videro allora demolire gli ultimi velieri oceanici nei nostri porti. Adesso non ve n'è più nessuno, quasi: o qualche solitario che ancora osa tentare una rotta audace; o qualche veterano che malinconicamente trascina gli ultimi suoi anni al cabotaggio, di porto in porto, con gli alberi mutilati, senza più velacci, senza più contra, con lo scafo tinto di scuro come in gramaglie, munito di un motore ausiliario che gli toglie ogni ampio respiro di vela.

Tra poco anche questi non ci saranno più. Così la millenaria poesia della vela si è spenta: e si è anche estinta la vecchia nobiltà dei marinai di razza. I marinai d'adesso, quelli della marina vaporiera, ottimi anche loro, sono un'altra cosa. Si son visti, quelli di prora, di mano in mano invadere il loro incontrastato dominio da altra gente; hanno dovuto adattarsi a condividere gioie e dolori coi compagni di macchina, coi compagni di camera, confusi in un'unica famiglia.

Anche qui il progresso inesorabile ha voluto travolgere i vecchi blasoni e ne ha inquadrati altri di recentissima nobiltà; ma questa nobiltà nuova è tanto più solida, più rispondente, più generosa, in quanto s'innesta sulla precedente, comunque discendendo per li rami. Dei marinai di oggi e di domani i migliori, anche senza la vela, qualunque siano le nuove mansioni create per loro sulla nave dai moderni meccanismi, sono e saranno sempre i nepoti di una razza nobilitatasi sul mare in secolari audacie, per secolari tradizioni, con secolare passione. La gente nuova, quella di macchina e di camera, tanto più vale a bordo se proviene da famiglie tradizionalmente marinare. E ancora adesso, sulle

carrette come sui transatlantici, pur avendo perduto il primato che loro dava la vela, tuttavia quando il mare richiede un ardimento, un'abilità, un sacrificio, ancora adesso mantengono a bordo il primo posto quelli di prora: il posto di vecchia nobiltà!

MOTOBARCHE DA PESCA

Di vele, a sciamare innanzi alle nostre coste, non son rimaste adesso che quelle delle paranze, piccole ali o candide o rosse pel sogno d'un tardo romantico, per la gioia delle mense, per il millenario tormento degli uomini alla pesca che sono i paria della gente di mare.

Prossime anch'esse a scomparire?

I motopescherecci, già da tempo in uso in altri mari, son venuti da poco anche nei nostri e crescono ormai d'anno in anno di numero e di potenza determinando con un graduale aumento di pesce sui mercati un sensibile miglioramento non solo nella conservazione della pesca per l'attrezzatura di cui essi dispongono, quant'anche nelle condizioni di vita degli uomini che vi sono addetti; condizioni economiche e condizioni sociali; vita meno disagiata e meno esposta a diuturni

pericoli, ma non per questo scevra da ogni pericolo, poichè sul mare progresso e abilità possono attenuare quanto si vuole il rischio, ma non possono mai eliminarlo del tutto.

Da costieri i nostri pescatori vanno diventando d'altura, e perciò ora se incappano nel dramma questo acquista proporzioni assai più ampie di quello di una bilancella aggredita dal mare in una notte di tempesta.

In una notte di novembre del 1928, tornando a Bari dalla sua campagna di pesca nelle acque di Karvasta, il motopeschereccio *Giovannino* scomparve al largo di Durazzo con l'intero equipaggio. La scomparsa rimase per un po' di tempo misteriosa. Poi, quando dopo qualche mese i palombari riuscirono a rintracciare il relitto sul fondo e trovarono lo scafo pressochè intatto ed i cadaveri degli uomini tutti al loro posto di manovra, l'enigma si sciolse: evidentemente una tromba marina aveva rapidamente raggiunto la motobarca involgendola e traendola giù nella voragine in un attimo, quasi senza dar tempo all'equipaggio di rendersi conto di quel che succedeva.

Non così fu possibile chiarire il mistero della scomparsa più recente di due altre motobarche

da pesca, pugliesi anch'esse, di Mola, e partite subito dopo la Pasqua, come usano, per una lunga campagna normalmente condotta lungo le coste epirote giù per Patrasso, Candia e la Palestina, che finisce con l'anno.

Da questa campagna appunto esse tornavano quando, salpate da Patrasso sui primi del 1930, ed allontanatesi da Santa Maura come poi disse uno dei loro ch'era rimasto a terra sull'isola, non dettero più notizie di sè, scomparse in un impenetrabile mistero che nessuno riuscì mai a squarciare.

Non si poteva pensare ad un comune naufragio poichè il mare non era tempestoso. Nè, d'altra parte, appariva probabile un sinistro marittimo determinato da una qualsiasi grave avaria, poichè le barche erano due, e l'infortunio dell'una ben avrebbe potuto contare sull'aiuto dell'altra.

Perciò qualcuno suppose che al momento di salpare la rete, quando normalmente i motopescherecci si fermano e si uniscono per aiutarsi a vicenda, fossero stati entrambi investiti insieme, così affiancati com'erano, da un piroscafo per imperizia e colati a picco; e che poi il piroscafo fosse riuscito a serbare il suo tragico segreto.

Nè è mancato qualche altro ad affacciare l'i-

potesi d'un atto di pirateria, di feroce vendetta per gelosia di mestiere: uomini massacrati da pescatori greci che si vedevano da essi contendere il prodotto del loro mare, e poi affondati con le stesse barche a celare per sempre il delitto. Ho letto in una ingenua lettera di un pescatore di Mola, testualmente: « Forse i pescatori greci, avendosi visti sfruttare il loro mare, ove loro vivono, e non potendoli cacciare via, nè reclamare, nè insultarli per non procurarsi un precedente, hanno dovuto pensare ad assalirli in un momento quando stavano salpando la rete, e che dopo di averli ammassagrati hanno compiuto il misfatto e per non fare uscire alcuna traccia hanno dovuto affondare le barche! »

Certo nessuna ipotesi potè essere comunque avvalorata da indizi concreti.

Il cadavere d'uno dei naufraghi apparve, dopo quattro mesi, portato dal mare, sulla costa dell'isola. E poi più nulla!

* * *

Questi sinistri però ormai costituiscono una eccezione, mentre erano consuetudine per le piccole vele peschereccie.

I paria del mare si evolvono e si elevano, a scapito magari d'un aspetto tradizionalmente pittoresco e folcloristico che avevano le nostre marine.

Ma in compenso anche dal punto di vista pittoresco questa pesca meccanizzata ed industrializzata, dati i mezzi assai più potenti di cui dispone, spazzando il mare con reti da quattro a cinquecento maglie che scendono oltre i duecento metri trascinate da potenti motori, riesce qualche volta a strappare ai misteri del mare qualche nuovo e caratteristico elemento di poesia che i pescatori di paranza non potevano darci.

I pescatori, se finora non volevano pescare la notte dei Morti temendo per tradizionale superstizione di trovare nella rete un teschio di naufrago poichè i naufraghi in quella notte affiorano dagli abissi marini, adesso, pure a crederci, non avrebbero più ragione di preoccuparsi di quella romantica probabilità, poichè non occorre aspettare quella notte per trarre dal fondo con le nuove reti ossa umane.

Nelle acque albanesi, dove, come si sa, andarono a picco in guerra alcuni piroscafi e la nostra *Garibaldi*, ora raspando con le nuove reti tra quei rottami capita di portare a galla, con

qualche oggetto di bordo o con qualche proiettile, ogni tanto, un teschio; e la macabra pesca diventa impressionante nelle stesse acque se si vanno ad affondare le reti lungo il litorale dove i Serbi scesero ad imbarcarsi nel drammatico esodo, giungendovi, specialmente i prigionieri austriaci, in condizioni tanto disperate che moltissimi, se non morirono per via, caddero appena giunsero al mare: un esercito di fantasmi che lasciò sul suo cammino un solco di cadaveri... I cadaveri caduti sul lido, tra Capo Rodoni e Durazzo, naturalmente furono buttati in acqua, mancando il tempo e il modo per dar loro una più pietosa sepoltura. E furono tanti...

Da quell'ossario, quando qualche volta le motobarche vi affondano le reti, salpano teschi. E teschi affiorano qualche volta anche dalle acque di Lissa, donde, con rottami di minor conto, sono state pescate pure due ancore sicuramente, pei simboli che portano impressi, riconosciute per àncore di navi italiane partecipanti a quella battaglia. Ancore del *Re d'Italia* o della *Palestro?* Forse del *Re d'Italia*, dato il posto dove sono state rinvenute, molto prossimo a quello indicato dal Moro, « a sei miglia in tramontana di Lissa ».

Nelle medesime acque — cimeli accomunati a distanza di secoli! — sono state pescate alcune anfore d'epoca romana, delle quali, per altro, moltissime vengono su dal mare di Gaeta presso Ponza.

Questi orci di argilla che nel naviglio romano costituivano il normale sistema di stivaggio non solo del vino e dell'olio ma anche dei cereali, tanto che la stazza delle navi era appunto indicata col numero delle anfore consentito dalla capacità dello scafo, non recano meraviglia se si ritrovano qua e là, in fondo al mare, resi più pittoreschi dalle incrostazioni con cui le ostriche ed altri molluschi le hanno vagamente decorate nel loro lavorio secolare; anfore evidentemente cadute in acqua nelle operazioni di stivaggio o affondate con qualche nave andata a picco. Ma la stranezza sta nel fatto che intorno alle isole Pontine se ne trovino tante; assai più che altrove: un cimitero di anfore! Cosa che a qualche archeologo ha fatto dubitare di sacrifici propiziatori usati dai naviganti a deità marine o di orgie sul mare nelle quali, dopo i banchetti, buttavano in acqua le anfore svuotate.

Assai più preciso invece è il ricordo storico che suscitano i cimeli romani abbondantemente

rinvenuti intorno alle Egadi dalle motobarche che pescano al largo fra Trapani e Lilibeo: armi ed oggetti di bordo, pezzi di navi e monete, che, qualunque possa essere il loro valore archeológico o numismatico, hanno sempre la potenza fascinatrice di rievocare l'antichissimo episodio navale al quale sicuramente appartengono. Fascini di storia marittima inconsciamente riesumata nei millenni da modesti nepoti della stessa famiglia marinara!

L' «ARTIGLIO »

Era una baleniera di quasi trecento tonnellate che, dopo un po' di crociere nei mari polari, era scesa in Mediterraneo con bandiera italiana e poi, opportunamente modificata ed attrezzata, era passata a far parte di quella caratteristica piccola flotta della Società di Recuperi Marittimi, diventandone per dir così l'ammiraglia.

Delle quattro unità aveva anche il nome più pittoresco e più espressivo: *l'Artiglio*. Le altre si chiamavano *Rostro*, *Raffio* ed *Arpione*. E tutte, armate di espertissimi equipaggi genovesi, servivano d'appoggio ad un manipolo di abili e audaci palombari viareggini che in pochissimi anni avevano meritato plauso ed ammirazione non solamente nei mari d'Italia.

Avevano iniziato, insieme, il loro ardimentoso lavoro nel 1927, col recupero del *Washington*,

un piroscafo americano silurato nelle acque di Camogli e rimasto in fondo al mare per dieci anni a quasi novanta metri di profondità. Il lavoro durò più di due anni, a scoverchiare la nave con mine subacquee e a trarre dalle sette stive con benne e piatti magnetici il carico, che era di cinquecento tonnellate di rame, di cinquanta d'acciaio, di cinque locomotive e di trecento carri ferroviari.

Dopo questa prima prova d'abilità erano passati ad imprese più ardue recandosi al nord, al recupero dei favolosi diamanti che si dicevano affondati con l'*Elisabetville*, il transatlantico belga silurato da un sommergibile tedesco tra Saint Nazaire e Belle Ile; e quando, dopo tante ansie e fatiche, riuscirono a strappargli la cassaforte e l'aprirono al sole, invece dei tredicimila carati di brillanti trovarono due sole sterline! E, tanto per ripagarsi un po' della delusione, tolsero poi dalle sue stive dodici tonnellate d'avorio. A quelle del *Primo*, colato a picco innanzi a Cartagena, strapparono in seguito un carico di rame; dell'*Hyloniam* un carico di cuoio; del *Ravenna* un carico di lana e di sego; finchè, nell'estate 1929, s'impegnarono in una lunga crociera al largo di Ouessant, nell'Atlantico, per cercare

d'individuare con esattezza il punto dov'era affondato il piroscafo *Egypt* carico d'oro e d'argento per un valore di oltre cento milioni di lire.

* * *

Non il miraggio del guadagno, che del resto per loro non sarebbe stato eccessivo, li attrasse, quanto principalmente il fascino ed il rischio dell'impresa audace e difficile.

Ormai vivevano di quella strana vita abissale. Chiusi negli enormi scafandri da sembrare, con quell'orribile maschera, mostri essi stessi, essi avevano visto con i loro occhi mortali favolose meraviglie in fondo al mare. Avevano attraversato grandiose praterie di sargassi e di fuchi, banchi di rosse floridee, fantastiche foreste di luminarie dove guizzavano nel mistero e nell'incanto delle profonde solitudini sprazzi violetti, incandescenze cangianti, verdi luminosità di gorgonie di virgolarie e di pinnatule, lucciole ed astri, gemme ardenti e bottoni di bracia.

Erano discesi nelle silenziose vallate costellate di fiori che sono animali e d'animali che sembrano piante; vallate rabescate di disegni iperbolici a coppe, a vasi, a rosoni; festonate di lun-

ghi nastri argentei di nappe, inghirlandate di campanelle bianche e celesti di piccoli zoofiti, stelle d'attinie, fiaccole di pirosomi, fiammelle di esseri rischiaranti gli abissi coi loro palpiti luminosi, luci lattee, globi incandescenti, velelle e grosse meduse, cupole di cristallo percorse da brividi di luce, meravigliose chimere intessute di diafanità. E colori, ed ombre vaganti, e forme indecise, e recessi oscuri... E nel buio o nei veli della luce incerta, dove tanti esseri guizzavano diafani, ogni tanto una massa nera, pesci strani, enormi animali marini, mostruosità paradossali dagli occhi incandescenti come fari, grandi cefalopodi luminosi, pioggie di smeraldi e di topazi, mostri e smerlettature, incubi e incanti...

In questi paesi di sogno essi avevano frugato, avevano freneticamente ricercato quel che volevano trovare, la nave dei tesori o la salma dell'audace aviatore caduto in fondo al Garda.

Vivevano di questa loro specialissima vita.

Capo morale era Alberto Gianni, viareggino, il quale, durante la guerra, poco più che ventenne era diventato famoso per due sue imprese di palombaro, il recupero d'un veliero ch'era affondato nel porto di Spezia urtando in una mina di sbarramento, e l'imbraco d'un sommergibile

che in una immersione di prova s'era fermato sul fondo, e non veniva più su, e già, ad onta di tutti i mezzi adoperati, s'incominciava a disperare della sorte della nave e degli uomini chiusi in quel tremendo sepolcro di vivi.

Poi, terminata la guerra, egli s'era tutto dedicato a questo pericoloso mestiere, perfezionando la propria attitudine e la potenza degli scafandri e degli apparecchi, scegliendosi a valorosi compagni i suoi compaesani Franceschi e Bargellini, i fratelli Raffaelli e i fratelli Cortopassi, e qualche altro. I quali, a bordo dell'*Artiglio*, vivevano in cordiale fraternità.

* * *

S'erano dunque dedicati con ogni impegno, equipaggio e palombari, e con ogni entusiasmo alla ricerca dell'*Egypt*.

L'*Egypt* era un piroscafo inglese che, partito da Londra per Bombay, fu il 20 maggio 1922 investito al largo di Brest dal *Seine*, e rapidamente andò a picco in un naufragio spaventoso, nel quale perirono pù di cento persone ed affondarono più di un milione di sterline in verghe di oro e d'argento e in monete auree spedite dalla

Banca d'Inghilterra alla Banca d'Egitto: cinquanta tonnellate in metallo e in danaro, rinchiuse in cassette di legno allineate in fondo ad una stiva blindata.

La compagnia inglese d'assicurazione, che in definitiva aveva subìto il danno ed era rimasta proprietaria del preziosissimo carico affondato, ne tentò il ricupero l'anno dopo con una società di salvataggio svedese inutilmente, e inutilmente rinnovò il tentativo nel 1924 con una società francese che tenne per sei mesi la nave *Iroise* nel tempestoso mare di Brest con ottimi scafandri tedeschi, ma non riuscì nemmeno ad individuare lo scafo sommerso.

L'impresa per altro era estremamente difficile.

Quando la ritentarono gl'Italiani dell'*Artiglio* nessuno di là credeva ad un loro successo. E s'ebbero in principio anche i sardonici motteggi dei marinai bretoni di quella costa e di quelle isole ogni volta che li vedevano partire. Ma un giorno l'*Artiglio* tornò, e portò la notizia strabiliante di aver avvistato la nave dei tesori in fondo all'oceano. Poi era tornata sul posto, tante volte, tante volte, tenacemente ad artigliare. I palombari avevano sfondato a colpi di dinamite la controplancia, erano scesi nella sala nautica, avevano

Banca d'Inghilterra alla Banca d'Egitto: cinquanta tonnellate in metallo e in danaro, rinchiuse in cassette di legno allineate in fondo ad una stiva blindata.

La compagnia inglese d'assicurazione, che in definitiva aveva subìto il danno ed era rimasta proprietaria del preziosissimo carico affondato, ne tentò il ricupero l'anno dopo con una società di salvataggio svedese inutilmente, e inutilmente rinnovò il tentativo nel 1924 con una società francese che tenne per sei mesi la nave *Iroise* nel tempestoso mare di Brest con ottimi scafandri tedeschi, ma non riuscì nemmeno ad individuare lo scafo sommerso.

L'impresa per altro era estremamente difficile.

Quando la ritentarono gl'Italiani dell'*Artiglio* nessuno di là credeva ad un loro successo. E s'ebbero in principio anche i sardonici motteggi dei marinai bretoni di quella costa e di quelle isole ogni volta che li vedevano partire. Ma un giorno l'*Artiglio* tornò, e portò la notizia strabiliante di aver avvistato la nave dei tesori in fondo all'oceano. Poi era tornata sul posto, tante volte, tante volte, tenacemente ad artigliare. I palombari avevano sfondato a colpi di dinamite la controplancia, erano scesi nella sala nautica, avevano

trovato nell'attigua cabina del comandante la cassaforte, l'avevano divelta, l'avevano portata a galla. E quando l'aprirono non vi trovarono nemmeno una sterlina; però tra le polizze di carico e le carte di bordo v'erano i piani e la chiave della camera blindata; chiave che ormai non serviva più a nulla...

Nessun palombaro infatti avrebbe potuto scendere in fondo a tre ponti di nave sommersa. Bisognava perciò far saltare i ponti, uno ad uno, con la dinamite, e poi aprire la sacristia con la forza. Ma quest'ultimo forzamento era quanto mai delicato perchè l'esplosivo avrebbe potuto infrangere anche le cassette del tesoro e disperdere irrimediabilmente il prezioso metallo sul fondo. E allora Gianni escogitò un ingegnoso sistema per strappare tutt'intera la camera alla stiva e trarla alla superficie.

Ma la stagione era già troppo inoltrata, e quindi fu rimessa l'impresa alla prossima primavera.

* * *

Intanto, mentre tutti a bordo s'apparecchiavano al ritorno in patria per un breve riposo,

furono richiesti d'un lavoro che a loro si presentava agevolissimo. E l'accettarono come un diversivo lucroso fra la loro vera fatica e la pausa di tranquillità che intendevano godersi pel prossimo Natale a casa loro.

Non si trattava d'un recupero, ma dello spazzamento di relitti subacquei che intralciavano la navigazione delle grandi unità, nella bassa marea, al passo della Teignouse fra Belle Ile e Quiberon. In quel cimitero di navi, dove durante la guerra i sommergibili tedeschi aspettavano in agguato i trasporti diretti d'oltreatlantico alla Francia e molto spesso la loro aspettazione non veniva delusa, tra le navi a picco v'era anche il *Florence*, un piroscafo che affondò, carico d'esplosivi, nell'aprile 1918 in maniera alquanto misteriosa, perchè si disse che emissari tedeschi erano riusciti a piazzarvi a bordo una bomba a tempo per farlo saltare appena giunto nel porto di Saint Nazaire. Certo è che un'esplosione dischiuse la parte prodiera della nave e inabissò il resto dello scafo fra Quiberon e l'isola Houat; e, poichè quegli avanzi costituivano un serio pericolo per la navigazione, le autorità francesi affidarono all'*Artiglio* il compito di rimuoverli.

zando l'avevano previsto. « Messa sulla coperta o altrove — aveva detto qualche giorno prima della catastrofe uno di loro — quando si deve saltare, si salta anche a metterla, la dinamite, giù nella stiva. E se si salta, sa che bel fuoco d'artificio...; sa che bel divertimento per quelli del semaforo di Hoedic!... »

Avvenne proprio così.

Uno degli scampati, il marinaio Sartini, ha raccontato: « Nel momento dell'esplosione io mi trovavo in coperta, a poppa, dove stavano altri miei compagni e i tre palombari Gianni, Franceschi e Bargellini. Non s'era ancora udito lo scoppio che la nave con una violentissima spinta è stata schizzata in aria ad almeno cinque metri d'altezza e subito è precipitata nel gorgo appoppata. S'udì un boato come se intorno tutto scoppiasse... Per forza d'istinto mi sono precipitato a prua, ed ho avuto la sensazione che qualche altro fuggisse come me. Giunto sotto il ponte di comando mi son fermato al riparo dei rottami lanciati in aria dall'esplosione di poppa; ma immediatamente ebbi coscienza che qualche cosa di più grave stava accadendo, mentre una biga, spinta dall'acqua, mi investì e per poco non mi

strappò alla sbarra alla quale disperatamente mi aggrappavo. Poichè mi vidi l'acqua addosso, per un momento pensai che un'ondata straordinaria si fosse abbattuta sulla tolda; poi intuii che la nave stava inabissandosi. Ma prima ancora che questa sensazione fosse divenuta chiara in me, immergendomi notai che l'*Artiglio*, prima impennato, s'era poi sbandato di quasi novanta gradi a dritta. E allora, istintivamente, per non lasciarmi travolgere sotto la nave che s'inabissava sbandandosi, mi son lasciato andare ed ho preso vigorosamente a nuotare come spinto da una corrente in alto. Così sono riassommato. Alla superficie delle acque sconvolte, pur sentendo libere le mani, non riuscivo a sollevare la testa, stordito dallo sgomento e dalla fatica... Tuttavia scorsi un salvagente... L'ho afferrato, e mi è sfuggito strappatomi dalla corrente, mentre il risucchio mi riportava sott'acqua. Quando son ritornato a galla l'*Artiglio* era del tutto scomparso! I miei compagni scampati, come me annaspavano sui rottami: irriconoscibili, anneriti dal fumo... Poi venne il *Rostro* a trarci in salvo. Mio padre era sul *Rostro*. Sulla lancia nella quale altri naufraghi aveva raccolto egli mi cercava affannosa-

mente. E quando mi trasse a bordo, si attaccò al mio collo e non mi lasciava più. Allora io sono svenuto... »

Nel tragico affondamento, avvenuto chi sa come, per esplosione di dinamite a bordo dell'*Artiglio*, per scoppio di esplosivi rimasti per tanti anni nelle stive del *Florence* in fondo al mare, ne son morti una dozzina: e tra essi anche Gianni e Franceschi, i due atletici compagnoni, i due valorosi palombari di fama mondiale. Commemorandoli il *Times*, ricordando le ricerche dell'*Egypt*, ha scritto che in esse l'*Artiglio* ha compiuto il lavoro più difficile che si sia mai effettuato per un salvataggio marittimo: e gl'inglesi sono i giudici più competenti e i più severi in cose di marina!

Son questi i marinai d'Italia: eroici, buoni, modesti, e, come tutti i marinai, innamorati del mare fino alla morte!

Sartini dopo il suo tragico racconto ha soggiunto: « A bordo di quelle navi il pericolo è grande. Ma io torno là... »

Il pericolo li seduce e il mare li avvince. Li tiene avvinti per sempre.

* * *

« Aprite tutte le finestre... Un'ultima volta... Il mare! datemi il mare... » ha detto Bavastro morente, Bavastro, il leggendario marinaio genovese ch'era diventato ricchissimo corseggiando con bandiera di Francia.

FINE

INDICE

Fraternità marinara . . . . . Pag. 11
Nella tormenta . . . . . » 16
Il pilota di Barbados . . . . . » 22
Un salvataggio drammatico . . . . . » 27
Un complotto . . . . . » 37
Un dramma oscuro . . . . . » 42
Il più grande mistero dell'Atlantico . . . » 45
Un vascello fantasma . . . . . » 56
Girandola tragica . . . . . » 62
Un'isola sperduta nell'Oceano . . . . » 67
Un curioso caso giudiziario . . . . . » 80
« Vittoria » . . . . . » 86
Come in una nave da guerra . . . . . » 91
Per salvare la nave . . . . . » 97
Solo, nella tempesta . . . . . » 105
Pescatori . . . . . » 110
Nel cuore della nave . . . . . » 116
Uragano in Atlantico . . . . . » 124
Viaggio di nozze . . . . . » 135
Campane di Natale . . . . . » 142
La nave maledetta . . . . . » 151
Una morte eroica . . . . . » 159
Elegia della vela . . . . . » 167
Motobarche da pesca . . . . . » 176
L'« Artiglio » . . . . . » 184

PEN

GLT.